TIERRA • MAR • AIRE
ARMAS DE GUERRA
Cómo luchan los profesionales
18
ASALTO ANFIBIO
UNA FLOTA DE INVASION DE UN SOLO BUQUE
SAN CARLOS, DIA D
9 788487 634000
PTAS.
PTAS.

ASALTO ANFIBIO

Pueden actuar en cualquier parte del mundo y desembarcar en cualquier país que tenga costa. Desde pequeñas partidas de desembarco a asaltos a nivel de varias divisiones, las fuerzas anfibias son vitales en la guerra del siglo XX.



Es la hora más oscura previa al amanecer. Desde hace 40 minutos, dos destructores, situados a varias millas de la costa, están tendiendo una mortífera barrera de fuego sobre las posiciones enemigas a lo largo de la costa. Pero destacado a menor distancia de tierra, sobrevolado por el aullido de las granadas de los cañones navales, un buque mayor está inundando sus tanques para tomar un asiento más profundo en el agua. El portón que cierra el gran dique inundable de popa ha sido bajado, y los cuatro lanchones de desembarco se bambolean, impacientes, al ritmo del oleaje que provoca la estela del propio buque. Dos de esas barcazas llevan 250 hombres cada una; las otras dos transportan un carro de combate cada una. Colgados todavía de sus pescantes hay otros cuatro lanchones, más pequeños, que transportan cuatro vehículos ligeros y otros 70 hombres: personal de plana, mando y transmisiones, sanitarios y mecánicos.

Por encima de las cabezas de los hombres que están en el dique, arranca sus motores el primer helicóptero. En los pequeños puentes de los lanchones de desembarco hay marineros de la Armada a la rueda del timón. Libres de sus trincas, los lanchones cabecean al salir a mar

Infantes de Marina de EE UU desmontan de sus vehículos de asalto anfibio AAV-7P con el apoyo de helicópteros de ataque AH-1 SeaCobra armados de cohetes. El USMC es, con mucho, la mayor fuerza anfibia del mundo.

Dos buques de asalto de la clase "Tarawa" podrían haber desembarcado la totalidad de la fuerza de invasión británica de las Malvinas

abierto por la popa del buque. Le sigue uno y después otro aparato, iniciando la carrera hacia la playa. El desembarco está en marcha.

Poner un ejército en tierra ha sido siempre una operación difícil, y a medida que los barcos de guerra y los de transporte aumentaron de tamaño, la dificultad fue cada vez mayor. Los hombres estaban en su momento de máxima desventaja cuando luchaban por salir de los botes, en el rompiente de las olas y en la blanda superficie de la playa, y la velocidad se convirtió en la prioridad de esta clase de operaciones. La II Guerra Mundial supuso el desarrollo de los primeros lanchones de desembarco diseñados como tales: se trataba de poco más que de cajas de acero de fondo plano que podían navegar justo hasta la orilla y con un portón a proa que se abatía para que el personal y los carros pudiesen bajar a tierra firme.



Los helicópteros de transporte de tropas fueron una de las adiciones más valiosas a las fuerzas anfibias, y ya en los años 50 Estados Unidos empleaba portaviones ligeros como buques de asalto dotados de tales aparatos y desarrollaba las tácticas en uso actualmente.

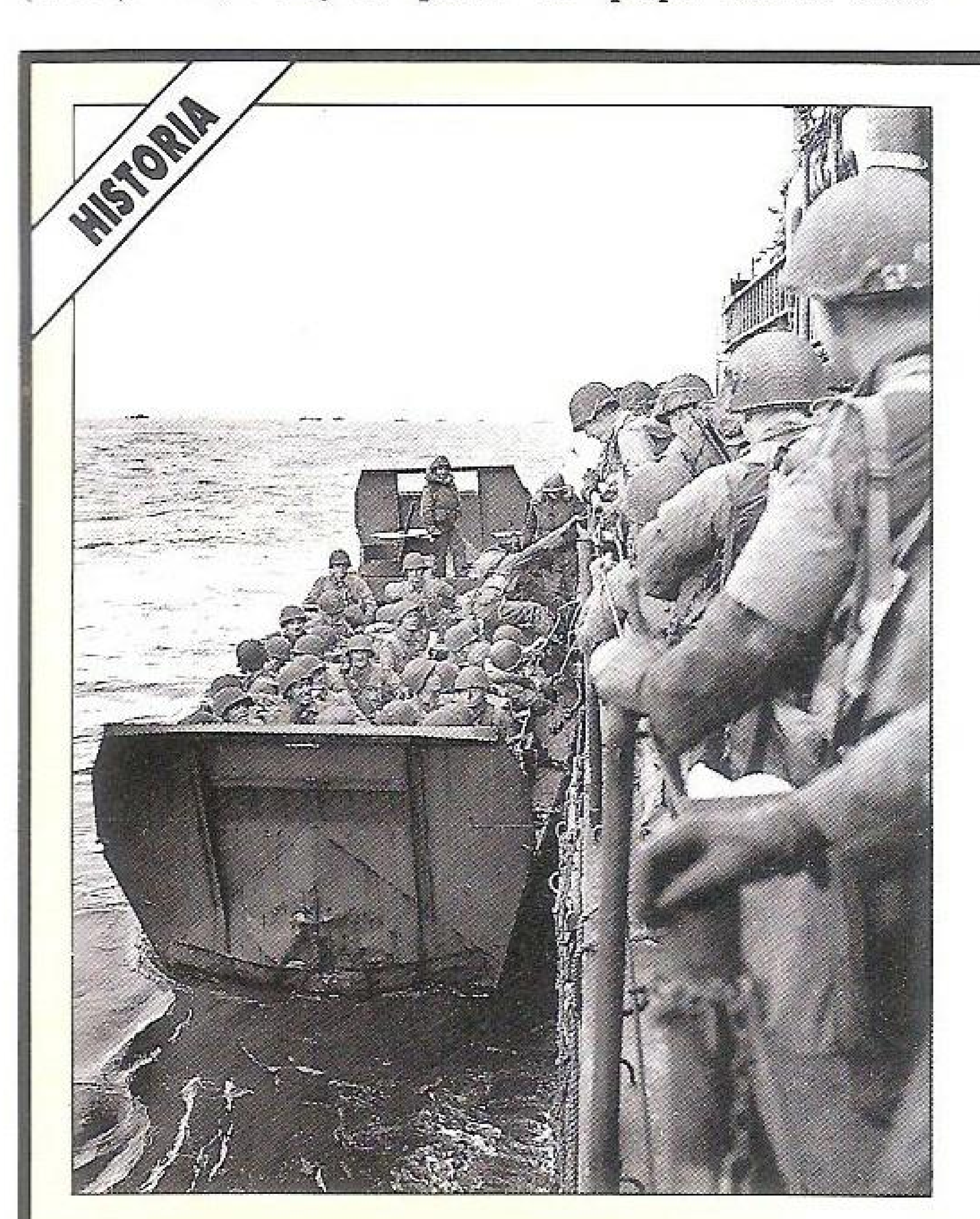
Buque dique de desembarco

Para llevar estos lanchones de desembarco de vehículos y personal (LCVP) y de carros (LCT) se desarrolló el buque dique de desembarco (LSD). En éste, la parte de popa había sido construida en forma de un gran dique que podía inundarse a una profundidad suficiente para que los LCVP y LCT quedasen flotando en el agua.

Pocos de estos buques, y no demasiados lanchones de desembarco, entraron en servicio después de la guerra, y cuando el general McArthur planeó el asalto anfibio de Inchón, en setiembre de 1950, sólo había en activo un barco de esta clase, el USS *Fort Marion*. Sin embargo, el éxito de los desembarcos en Inchón revivió el interés por este tipo de buques, y entre 1954 y 1957 la *US Navy* puso en servicio ocho unidades dentro de una clase que, como es habitual, se llamó como el primer ejemplar, el USS *Thomaston*.

La clase "Thomaston" fue esencialmente una versión más moderna del LSD de la II Guerra Mundial; eran buques más grandes y de mejores cualidades marineras, con una velocidad sostenida de unos 20 nudos contra los sólo 15 de los barcos precedentes. Una cubierta de plataforma cubría la parte posterior del dique y podía utilizarse para recibir y despachar helicópteros de transporte de carga, pero se carecía de hangar e instalaciones de mantenimiento.

Un desarrollo posterior de la clase "Thomaston" fue la "Anchorage", de la que se construyeron cinco unidades entre 1969 y 1972. Eran



Asalto anfibio en la II Guerra Mundial

La guerra anfibia existe desde el mismo momento en que los países han estado separados de sus enemigos por el mar. Pero hasta la II Guerra Mundial no tomó la forma bajo la que la conocemos hoy. Aparecieron a una escala sin precedentes lanchones especializados y los buques que debían apoyarlos. Sin tales medios, la invasión y liberación de Europa hubiese sido casi imposible.

La mayor operación anfibia fue la de Normandía. Para los desembarcos en Francia en 1944, los Aliados reunieron 4 000 buques y lanchones de desembarco, apoyados por más de 1 000 buques de guerra y unos 14 000 aviones. Precedidos por un gran asalto aerotransportado, los Aliados pusieron más de 15 000 hombres en tierra sólo el día 6 de junio. En dos meses, por las playas de Normandía habían pasado más de dos millones de hombres, 500 000 vehículos y unos tres millones de toneladas de suministros.

Fichero de BUQUES DE ASALTO ANFIBIO

121

ESTADOS UNIDOS 

Clases "Tarawa" y "Wasp"

Los cinco buques de la **clase "Tarawa"** han sido hasta hace poco los mayores barcos de guerra anfibia del mundo, y cada uno de ellos combinaba en un solo casco las capacidades del buque de asalto (con helicópteros), del buque dique de transporte, de las unidades de mando y de los transportes anfibios. Tiene capacidad para los 1 903 hombres de un batallón reforzado del *Marine Corps* además de grandes cantidades de vehículos, carga y combustible. Todo esto puede ser embarcado a través de la gran cubierta de vuelo por medio del parque de vuelo del barco, que consiste en 26 helicópteros Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight o 19 Sikorsky CH-53 Sea Stallion, o por el dique inundable de popa, que mide 81,7 m de longitud por 23,8 m de anchura.

Una configuración parecida es la de la **clase "Wasp"**, que contiene los mayores buques de asalto anfibio del mundo y puede tener unos efectivos totales de 12 unidades. Con un desplazamiento de 40 350 toneladas, cada "Wasp" puede llevar un batallón reforzado de 1 873 hombres del USMC y grandes cantidades de equipo, que son transportadas por 42 helicópteros CH-46 o por un número menor de los voluminosos CH-53, o bien por los vehículos blindados AAV-7P, los lanchones de desembarco o los aerodeslizadores de asalto que operan desde el espacioso dique inundable.



Especificaciones
Clase "Tarawa"
Tipo: buque polivalente de asalto anfibio
Desplazamiento: 39 300 toneladas a plena carga
Armamento: tres cañones de 127 mm, seis antiaéreos de 20 mm y dos CIWS Vulcan Phalanx de 20 mm
Aparato motor: dos turbinas de gas de 35000 hp
Prestaciones: velocidad máxima 24 nudos; autonomía 11 500 millas
Dimensiones: eslora total 249,9 m; manga 32,5 m
Tripulantes: 937



Arriba: Los portaviones de escolta de la II Guerra Mundial convertidos llevaron al desarrollo del vehículo de asalto con helicópteros LPH. Los norteamericanos fueron los únicos capaces de construir estos grandes barcos, como el USS Guam, en la foto. Las naciones menores tuvieron que contentarse con sus portaviones ligeros.

más grandes y andariegos que sus predecesores, pero por lo demás eran parecidos a ellos.

Hacia 1955, el *US Marine Corps* estaba muy interesado en la utilización de helicópteros en las operaciones anfibias, interés que se tradujo en la puesta en grada de los clase "Iwo Jima", construidos para llevar 25 helicópteros y un batallón completo de infantes de Marina. Entre 1961 y 1970 se entregaron cuatro barcos de esta clase, que recibieron la denominación de LPH por *Landing/Platform/Helicopter.*

Al mismo tiempo se puso la quilla de los primeros buques de "fuerza equilibrada", capaces de transportar tropas y carga pesada además de lanchones de desembarco y carros de combate en el dique inundable. Se construyeron dos de estos LPD, el USS *Raleigh* y el *Vancouver*.

Difusión

Otros países siguieron el ejemplo norteamericano: Francia con el transporte de tropas y portahelicópteros *Jeanne d'Arc*, entregado a la *Marine* en 1964, y los LSD de la clase "Ouragan"; y Gran Bretaña con los buques de desembarco logístico (LSL) de las clases "Sir Lancelot" y "Sir Bedivere", y los LPD de la clase "Fearless".

Abajo: La II Guerra Mundial vivió el desarrollo del buque dique de desembarco, una unidad oceánica que permitía a los lanchones cubrir grandes trechos de mar y llevar pesados cargamentos sin necesidad de puertos.





122 ESTADOS UNIDOS

Clases "Iwo Jima" y "Blue Ridge"

Los siete buques de la **clase "Iwo Jima"** son una parte muy importante de la capacidad anfibia de Estados Unidos. A diferencia de otros barcos de guerra anfibia, empero, ellos han sido concebidos para utilizar helicópteros en vez de lanchones para el traslado de hombres y materiales. Su diseño estuvo basado en el de los portaviones de escolta de la II Guerra Mundial, y cada barco puede llevar un batallón reforzado de 2 090 hombres del *US Marine Corps* así como una gran cantidad de vehículos, numerosas cargas y equipos en bandejas estándar, y un volumen considerable de carburantes. El hangar puede acomodar 19 helicópteros Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight o Sikorsky CH-53 Sea Stallion, pero la dotación normal de helicópteros embarcados es de 24 máquinas. La cubierta de apontaje puede gestionar siete CH-46 y cuatro CH-53 simultáneamente, y en casos de emergencia cada buque es capaz de acomodar aviones V/STOL como el McDonnell Douglas AV-8B Harrier II.

El mismo casco básico se utilizó en los dos buques de mando anfibio de la **clase "Blue Ridge"**, que son los únicos barcos del mundo de este tipo. Cuentan con una amplia dotación de facilidades de mando y comunicaciones para un grupo de estado mayor de 700 hombres, que tiene como misión el control de operaciones anfibias a alto nivel que competan a fuerzas de tierra, mar y aire.



Especificaciones

Clase "Iwo Jima"
Tipo: buque de asalto anfibio (con helicópteros)
Desplazamiento: 18 300 toneladas a plena carga
Armamento: dos montajes dobles de 76 mm, dos sistemas CIWS Vulcan Phalanx y dos lanzadores óctuples de misiles antiaéreos Sea Sparrow
Aparato motor: una turbina de gas de 22 000 hp
Prestaciones: velocidad máxima 23 nudos; autonomía 11 500 millas
Dimensiones: eslora total 180,5 m; manga 25,6 m



Los seis barcos de la clase "Sir" poseían ciertos inconvenientes como buques de asalto: fueron diseñados con portones de popa y proa para el desembarco *roll-on/roll-off* de carros de combate y camiones por medio de rampas directamente en la playa, pero carecían de dique inundable y las tropas tenían que ser transbordadas a lanchones de desembarco o a pontones Mexeflotte. Los seis fueron utilizados en la guerra de las Malvinas de 1982, y el *Sir Galahad* y el *Sir Tristram* resultaron dañados en combate.

Todas las marinas mayores poseen barcos de asalto de varios tipos, que se conocen por unas iniciales normalizadas:

LST: buque de desembarco de carros.
LCC: buque de mando anfibio.
LPD: dique de transporte anfibio.
LSL: buque de desembarco logístico.
LKA: carguero anfibio.
LHA: buque de asalto anfibio.
LPH: buque de asalto anfibo con helicópteros.

Francia ha desarrollado buques dique de desembarco, transportes de carros y lanchones ligeros. El L9096, que aquí vemos descargando autoametralladoras AML, es un EDIC (Engin de Débarquement d'Infanterie et Chars) de 650 toneladas que tiene su base en Lorient. Durante un período en los años 80, este buque estuvo transferido a Líbano.

123 ESTADOS UNIDOS

Clases "Raleigh" y "Austin"

Las tres unidades de la **clase "Raleigh"** son diques de transporte anfibio de 13 600 toneladas, una modalidad desarrollada del buque dique de desembarco en los que se aumentó la cabida de tropas y de vehículos mediante la disminución del espacio destinado al dique inundable. En los barcos de esta clase, dicho dique mide 51,2 m de longitud por 15,2 m de anchura, lo que es suficiente para acomodar un lanchón de desembarco grande y tres pequeños, o bien 20 vehículos anfibios portapersonal AAV-7P, complementado todo ello por otras dos barcazas pequeñas que son arriadas al agua por una grúa desde la cubierta de vuelo; en esta última pueden ir hasta seis helicópteros Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight. La capacidad de tropa fluctúa entre los 930 y 1 139 hombres.

El diseño de la **clase "Austin"** es básicamente una ampliación del de los clase "Raleigh"; entre las 12 unidades que componen dicha serie figura el *Coronado*, que ha sido convertido en buque insignia. El dique inundable tiene las mismas dimensiones que el de los "Raleigh", pero la extensión de la eslora en 12 m por delante de este punto incrementa la capacidad de carga y vehículos, además de aumentar el número de vehículos acorazados portapersonal AAV-7P. La plataforma de vuelo tiene un hangar telescópico que da cobijo a uno de los seis helicópteros CH-46 Sea Knight.



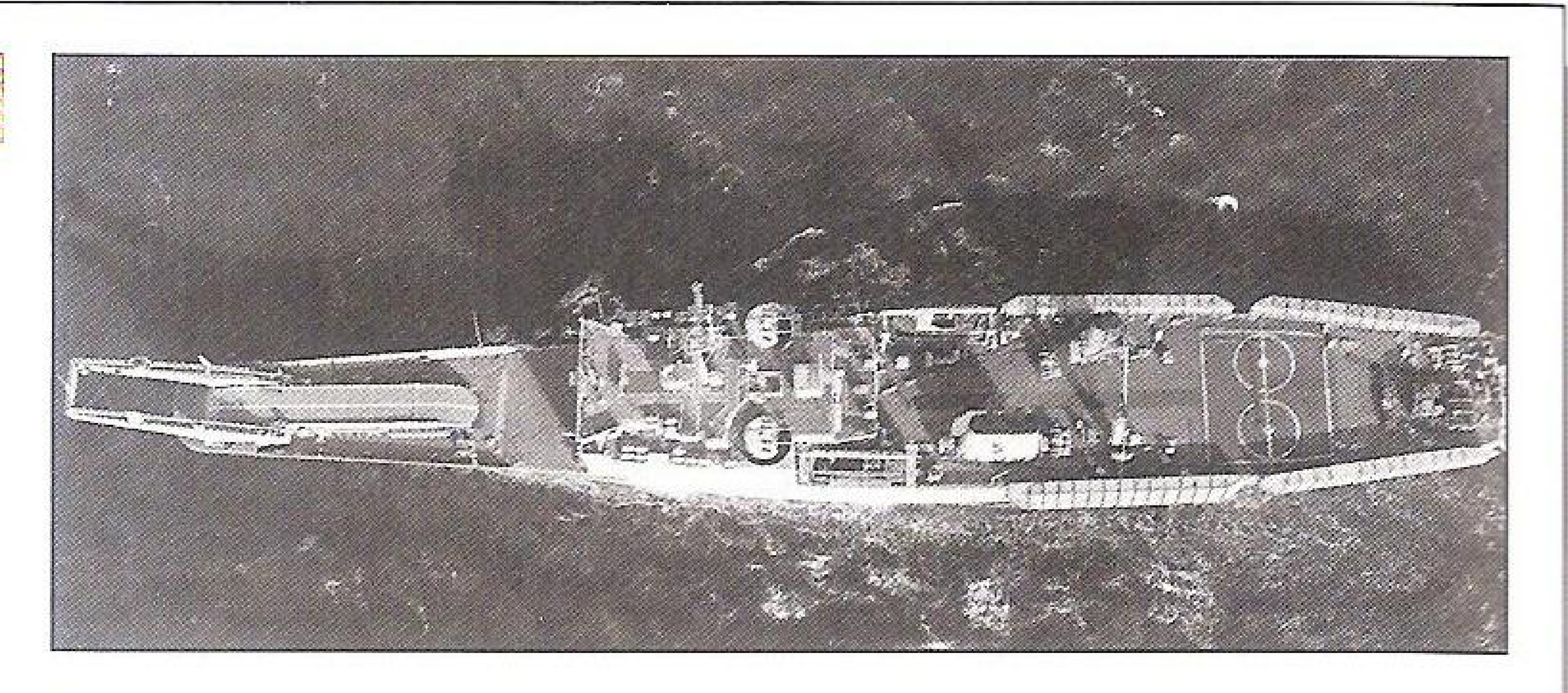
Especificaciones
Clase "Austin"
Tipo: buque dique de transporte anfibio
Desplazamiento: de 15 900 a 17 000 toneladas a plena carga
Armamento: montaje doble de 76 mm y dos CIWS Vulcan Phalanx de 20 mm
Aparato motor: dos turbinas de gas de 12 000 hp
Prestaciones: velocidad máxima 21 nudos; autonomía 8 865 millas
Dimensiones: eslora total 173,8 m; manga 30,5 m
Tripulantes: 473

124 ESTADOS UNIDOS

Clase "Newport"

Los 20 barcos de la **clase "Newport"** fueron construidos como los últimos barcos de la *US Navy* dedicados al desembarco de carros que descendían directamente de los diseños de la II Guerra Mundial, con la salvedad que tienen proas más lanzadas, en vez de las anteriores, más romas, para poder alcanzar una mayor velocidad de crucero sostenido. En lugar de una rampa detrás de unas compuertas de proa, los barcos de esta serie tienen una rampa delantera de 34,12 m hecha de aluminio que está soportada y es maniobrada por dos brazos laterales. Hay también una rampa de popa que proporciona salida al agua desde la cubierta inferior de vehículos para los transportes de personal AAV-7P; además, los lanchones de desembarco pueden también recibir carga a través de esta rampa. En los costados del casco pueden transportarse cuatro pontones.

Cada uno de estos barcos tiene una pequeña plataforma para helicópteros pero carece de aparatos embarcados, y puede llevar cuatro pequeños lanchones de desembarco. Tiene cabida para 431 soldados, en tanto que en las cubiertas de vehículos hay espacio para 500 toneladas de carga o diversas combinaciones de vehículos, como 17 camiones además de 21 carros de combate o 25 AAV-7P. También hay provisión para pequeñas cantidades de combustible para vehículos y helicópteros.



Especificaciones
Clase "Newport"
Tipo: buque de desembarco de carros
Desplazamiento: 8 450 toneladas a plena carga
Armamento: dos montajes dobles de 76 mm a sustituir por dos sistemas CIWS Vulcan Phalanx de 20 mm
Aparato motor: seis motores diesel Avco o General Motors de 2 650 hp
Prestaciones: velocidad máxima 20 nudos; autonomía 2 875 millas
Dimensiones: eslora total 159,2 m; manga 21,2 m
Tripulantes: 225



Arriba: Al final de la II Guerra Mundial, la Royal Navy tenía literalmente cientos de buques y lanchones de desembarco, pero hoy su flota es mucho menor. El Royal Fleet Auxiliary Sir Percival es un buque de desembarco logístico (LSL) capaz de transportar un escuadrón de carros.



Arriba: Los soviéticos siempre han tenido cierta capacidad anfibia, pero el enorme crecimiento de la Flota Roja en los últimos 20 años ha supuesto la expansión de dicha capacidad con la adición de buques de desembarco de carros como los de la clase "Ropucha".

La mayor flota anfibia es, con mucho, la de Estados Unidos, con más de 60 buques, y a ese país pertenecen también los barcos más grandes. Se trata de los LHA clase "Tarawa", y su tamaño viene dictado por la necesidad de proveer instalaciones completas para los helicópteros amén del dique inundable. Como resultado de ello, estos barcos tienen un tamaño similar, y un aspecto muy parecido, al de los portaviones clásicos.

Las adiciones más recientes a la flota norteamericana son los LSD 41, el primero de los

125

AUSTRALIA 

Clase "Tobruk"

El enorme tamaño de Australia y la longitud de sus costas son un escenario natural para los buques de guerra anfibia. El único barco de cierto porte en servicio es el HMAS *Tobruk*. Desarrollado como una versión mejorada del diseño británico de los buques de desembarco logístico de la clase "Sir Galahad", el *Tobruk* presenta un enorme sistema de grúa de puente capaz de maniobrar cargas de hasta 70 toneladas.

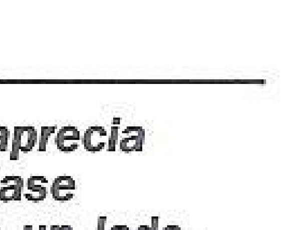
El *Tobruk* posee facilidades para helicópteros, pero no hangar. Lleva a bordo dos LCVP propulsados por hidrorreacción que tienen un andar de 20 nudos. También puede emplear medios anfibios y lanchones de desembarco, y desde los costados del barco pueden arriarse al agua unos pontones. Su capacidad corriente de personal es de 350 hombres, pero en casos de necesidad esta cantidad puede ascender hasta los 500, aunque por cortos períodos. El *Tobruk* puede llevar también un escuadrón de 10 carros de combate Leopard 1, junto con vehículos de ruedas y piezas de artillería. Su capacidad total de carga es de 1 300 toneladas.



El parentesco entre el Tobruk y los LSL británicos de la clase "Sir Lancelot" es evidente cuando se compara el buque australiano con el Sir Percival, en lo alto de esta misma página.

Especificaciones
Clase "Tobruk"
Tipo: buque de transporte pesado anfibio
Desplazamiento: 5 800 toneladas a plena carga
Armamento: dos cañones antiaéreos de 40 mm
Aparato motor: dos motores diesel que desarrollan 9 600 hp
Prestaciones: velocidad máxima 18 nudos; autonomía aproximada de 8 000 millas a un andar de 15 nudos
Dimensiones: eslora total 127 m; manga 18,3 m
Tripulantes: 130

126

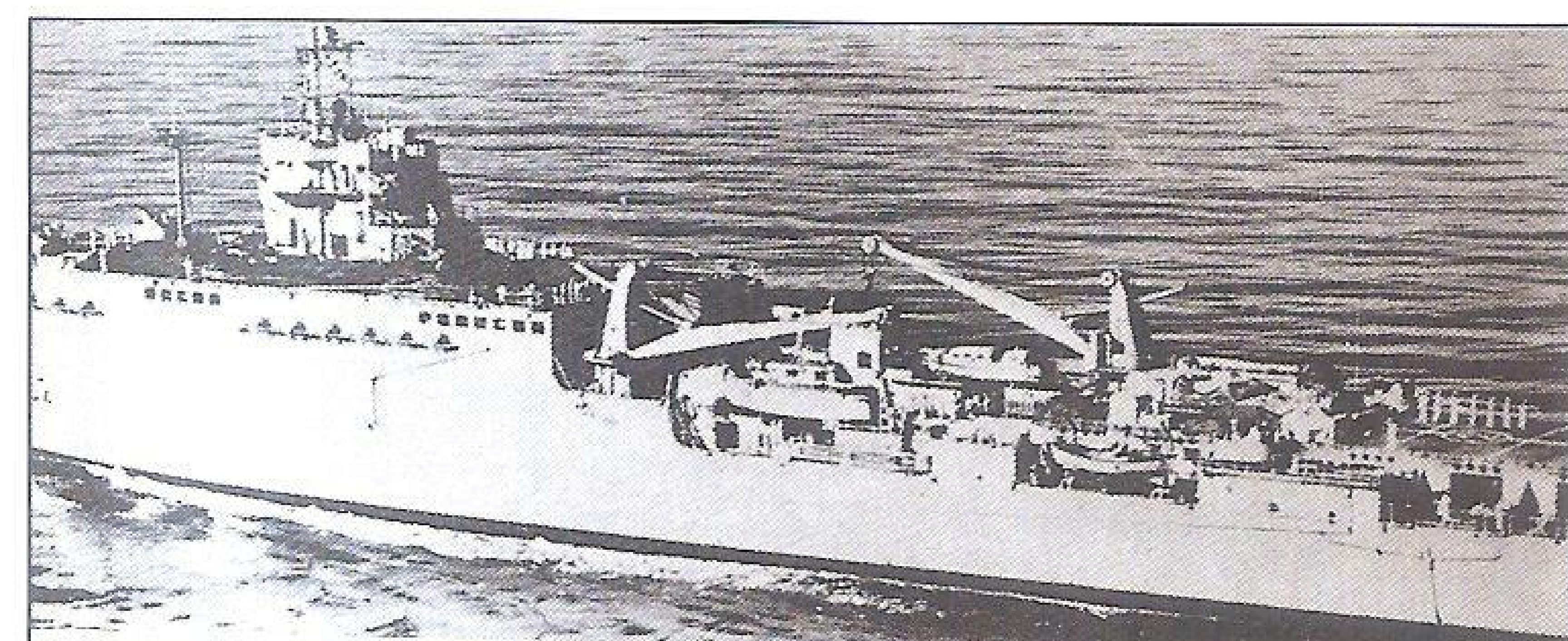
FRANCIA 

Clase "Ouragan"

Construidos en los años 60, los dos barcos de la **clase "Ouragan"** están obviamente inspirados por el diseño de los LSD norteamericanos, pero presentan una serie de características que hace de ellos unos buques más versátiles. Su gran dique de 120 m de longitud permite llevar dos lanchones de desembarco de carros EDIC, de 650 toneladas, cada uno de los cuales puede cargarse con 11 carros ligeros. Puede añadirse una cubierta temporal para vehículos, mientras que las cubiertas de vuelo —sobre el dique y a babor de las superestructuras— permiten la operación simultánea de cuatro grandes helicópteros Super Frelon. Cada barco puede llevar trescientos cuarenta y tres infantes.

Los dos "Ouragan" están equipados con facilidades de mando para la dirección de operaciones anfibias.

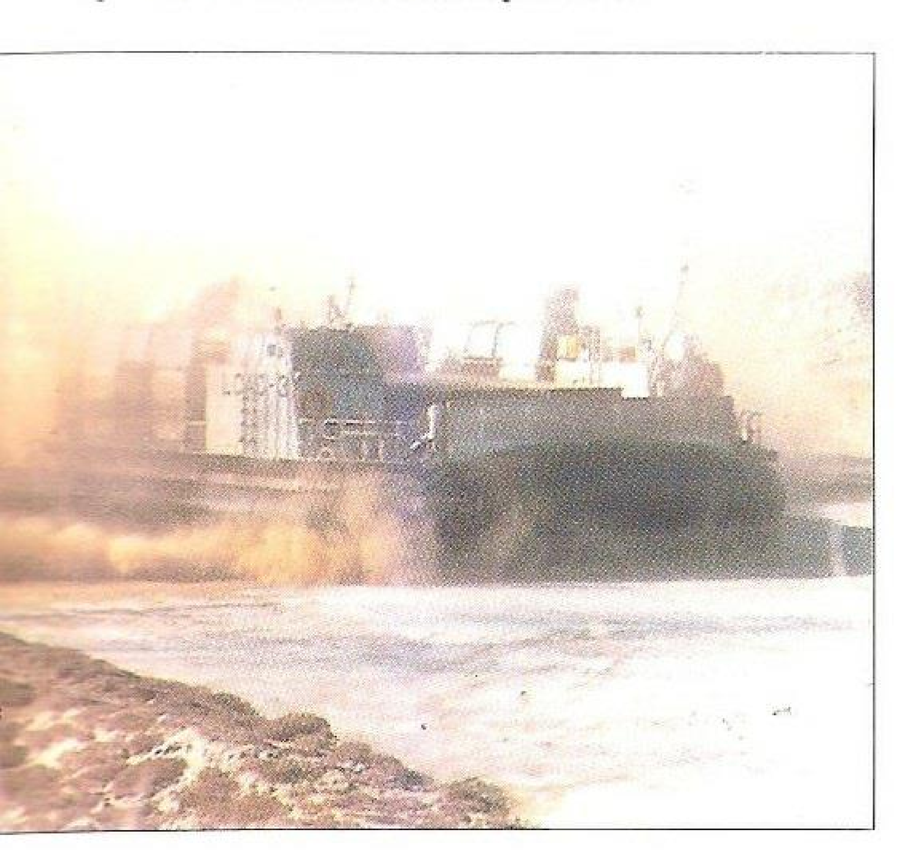
Francia está construyendo una clase muy mejorada de TCD (*Transports de Chalands de Débarquement* o buques dique de desembarco), el primero de los cuales ha sido bautizado *Foudre*. El TCD 90 ha sido diseñado para desembarcar un regimiento mecanizado.



En esta instantánea se aprecia la pequeña isla de los clase "Ouragan". Desplazada a un lado, permite a estos barcos operar con tantos helicópteros como los mayores buques dique soviéticos o norteamericanos.

Especificaciones
Clase "Ouragan"
Tipo: *Transport de Chalands de Débarquement* (buque dique de desembarco)
Desplazamiento: 8 500 toneladas a plena carga
Armamento: dos morteros de 120 mm y cuatro cañones antiaéreos de 40 mm
Aparato motor: dos motores diesel que desarrollan 8 600 hp
Prestaciones: velocidad máxima 17 nudos
Dimensiones: eslora total 149 m; manga 23 m
Tripulantes: 238

Estados Unidos construyó 5 000 barcos de asalto anfibio entre 1942 y 1945, una cifra superior al total mundial presente



En operaciones futuras se usarán numerosos vehículos de colchón de aire, aunque su coste de construcción y mantenimiento los limitará a las armadas mayores. Este ejemplar es un LCAC (landing-craft air-cushion) de la US Navy.

cuales, el USS *Whidbey Island*, se entregó en 1984. Han sido diseñados para operar con la nueva generación de medios de desembarco, pues los lanchones LCU están siendo sustituidos por aerodeslizadores, que son capaces de llevar sus cargamentos a través de aguas someras, bajíos y pantanos, y depositarlas directamente en tierra firme.

Los pioneros en el empleo de los vehículos de colchón de aire han sido los soviéticos: los de laclase "Aist", que empezaron a construirse en 1975, han sido los mayores aerodeslizadores de asalto del mundo y han sido diseñados para operar con independencia de los buques dique. De hecho, la mayoría de los medios de asalto soviéticos son LST de diversos tamaños, y los únicos buques dique son los de la clase "Ivan Rogov", denominados en ruso *Bolshoy Desantnyy Korabl* (BDK). Tienen portones a proa para la descarga de carros, así como una puerta a popa que da paso a un dique capaz para dos aerodeslizadores de transporte de tropas.

Sin duda, los aerodeslizadores gozan de un favor creciente en todas las marinas de guerra. Aparte de su ventaja más obvia de ser capaces de operar allí donde ni tan siquiera puede acercarse el LCU de menor calado y de poder depositar su carga en tierra firme, también pueden pasar por encima de los campos de minas navales con muy poco riesgo.

Sin embargo, todavía hay un cometido que sólo puede desempeñar el buque clásico. Históricamente, los barcos de asalto han servido primordialmente como nodrizas y hasta ahora muy pocos de ellos han contado con más armamento que el necesario para su propia defensa. Sin embargo, como los buques de guerra son cada vez más veloces puede darse la tendencia a equiparlos para que puedan operar de forma más y más independiente.

Una fuerza de asalto necesita apoyo artillero, y un aerodeslizador es un tipo de buque inadecuado para ello. El tiro naval, si quiere ser preciso, necesita una plataforma relativamente estable, y lo más probable es que alguna nueva generación de buques de asalto no se limite a llevar helicópteros, repuestos y medios de mantenimiento, vehículos pesados y facilidades de mando y hospitalarias –todo lo necesario para dar apoyo logístico a las fuerzas en tierra–, sino que también sea capaz de proporcionar un preciso bombardeo de superficie contra las posiciones enemigas.

Los soviéticos son los mayores usuarios de aerodeslizadores militares. Los de la clase "Aist", de 250 toneladas, fueron durante un tiempo los vehículos de colchón de aire más grandes, y son capaces de llevar dos carros, o 150 soldados, o tres vehículos acorazados ligeros y 50 hombres.



Comparación de combate

127 GRAN BRETAÑA



Clase "Fearless"

La capacidad de proyección de poder anfibio de Gran Bretaña descansa sobre todo en las dos unidades de la **clase "Fearless"**. Se trata de diques de transporte anfibio, y cada uno de ellos ha sido pensado para transportar un grupo anfibio de los *Royal Marines* de 330, 500 o 670 hombres en condiciones normales, sobrecargadas y austeras, respectivamente. Cada barco tiene también facilidades de mando y comunicaciones para el control de todas las fuerzas de tierra, mar y aire implicadas en una operación de desembarco a nivel de brigada. Estos buques tienen ya bastantes años sobre sus cuadernas y, pese a sus modernizaciones a gran escala, han de ser sustituidos a corto plazo si Gran Bretaña quiere conservar esa capacidad anfibia que le fue tan vital en la guerra de las Malvinas de 1982.

Las tres cubiertas de vehículos de cada buque pueden acomodar 20 carros, un medio de recuperación en la playa y 45 camiones de 4 toneladas con 50 toneladas de suministros, o bien 2 100 toneladas de carga diversa. Los desembarcos anfibios son posibles gracias a la presencia de cuatro lanchones utilitarios y cuatro de personal, que usan el hangar inundable abierto a popa. Encima de este dique hay una plataforma de vuelo, de 50,3 m de longitud por 22,9 m de anchura, para la dotación normal de cuatro helicópteros de transporte Westland Sea King HC.Mk 4 y tres ligeros Aérospatiale Gazelle o Westland Lynx.

Especificaciones

Clase "Fearless"
Tipo: buque dique de transporte anfibio
Desplazamiento: 12 210 toneladas a plena carga
Armamento: dos cañones antiaéreos de 40 mm y cuatro lanzadores cuádruples de misiles superficie-aire Sea Cat
Aparato motor: dos turbinas de gas de 11 000 hp
Prestaciones: velocidad máxima 21 nudos; autonomía 5 750 millas
Dimensiones: eslora total 158,5 m; manga 24,4 m
Tripulantes: 617

El dique inundable mide 50 m de longitud y puede albergar cuatro lanchones LCM9 de 176 toneladas. Unas rampas permiten embarcar camiones y vehículos de combate.

El HMS *Fearless* está equipado para operar con cuatro helicópteros Westland Wessex, cada uno con 16 plazas, pero la cubierta de vuelo es lo bastante grande para recibir cualquier helicóptero de la OTAN.

Cada uno de los cuatro lanchones LCM puede llevar dos carros o 100 toneladas de carga. Además, los "Fearless" tienen cuatro LCVP de 35 plazas en pescantes.

Los buques de la clase "Fearless" están armados con cuatro lanzadores cuádruples de misiles superficie-aire Sea Cat y dos cañones antiaéreos de 40 mm. Esto puede ser reforzado por ametralladoras y los lanzamisiles portátiles que lleven las tropas embarcadas.

Los dos barcos de la clase "Fearless" son mucho más marineros que anteriores buques de desembarco de carros. Su autonomía de 5 000 millas se alcanza andando casi a la velocidad máxima.

128 UNIÓN SOVIÉTICA



Clase "Ivan Rogov"

La **clase "Ivan Rogov"** comprende actualmente dos buques pero se confía en que al final tenga cuatro unidades, una para cada flota de la URSS. Estos barcos son diques de transporte anfibio y tienen cabida para un batallón reforzado de la Infantería Naval (550 hombres y todos sus transportes acorazados además de 10 carros ligeros anfibios PT-76) o bien para un batallón de carros de combate de dicha Infantería Naval.

Cada uno de estos buques lleva un total de cinco helicópteros de transporte de asalto Kamov Ka-25 "Hormone" o Ka-27 "Helix" en un hangar situado en el interior de la superestructura principal; ésta tiene plataformas de vuelo a proa y popa, a las que se accede por una rampa y por unas puertas, respectivamente. Hay también una rampa de proa detrás de unos portones que se abren hacia adentro y que usan los vehículos anfibios, mientras que a popa se encuentra un dique inundable. Éste mide 79 m de longitud por 13 m de manga a la altura de la puerta, y puede acomodar dos aerodeslizadores precargados de la clase "Lebed" y un lanchón de desembarco clase "Ondatra" (de 145 toneladas), o bien tres aerodeslizadores de transporte de tropas de la clase "Gus". El armamento está optimizado para la defensa contra ataques aéreos, frente a los que los montajes lanzamisiles y de cañones de 30 mm proporcionan capacidad de medio y corto alcance, respectivamente, en tanto que un lanzacohetes de 40 tubos situado en la toldilla a proa de las superestructuras puede proporcionar fuego de saturación durante el desembarco.

Especificaciones

Clase "Ivan Rogov"
Tipo: buque dique de transporte anfibio
Desplazamiento: 14 000 toneladas a plena carga
Armamento: un montaje doble de 76 mm, cuatro cañones multitubo antiaéreos de 30 mm, un lanzador doble para misiles antiaéreos SA-N-4 "Gecko" y un lanzacohetes múltiple de 122 mm
Aparato motor: dos turbinas de gas de 22 499 hp
Prestaciones: velocidad máxima 26 nudos; autonomía 11 500 millas
Dimensiones: eslora total 159 m; manga 24,5 m
Tripulantes: 250

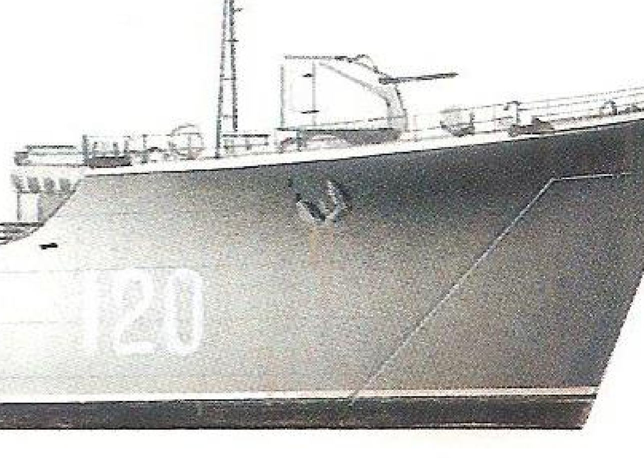
Los clase "Ivan Rogov" tienen espacio de hangar para cinco helicópteros "Helix", de 14 plazas, que operan desde ciubiertas de vuelo situadas a proa y popa de la superestructura principal.

Como es normal en la Armada Roja, los "Ivan Rogov" están mejor armados que sus equivalentes occidentales. Tienen dos cañones de 76 mm, misiles antiaéreos, sistemas de defensa puntual y un lanzacohetes múltiple.

Pese a su rampa de proa, que normalmente limita el andar de los buques de asalto, los "Ivan Rogov" son más veloces que cualquier barco occidental comparable.

Los "Ivan Rogov" han sido diseñados para operar con diversos medios de desembarco, pero por lo general llevan una combinación de tres o cuatro aerodeslizadores y LCM de 145 toneladas.

El dique mide 79 m de largo por 13 de ancho, y es más profundo pero más estrecho que el de los "Fearless". Está conectado a la cubierta de vehículos mediante rampas.



TARAWA

UNA FLOTA DE INVASIÓN DE UN SOLO BUQUE

Sus enormes costados planos se elevan del agua como si de un extraño edificio flotante se tratara. Pero el USS *Tarawa* es, en realidad, uno de los buques de asalto más capaces de la Historia.

La guerra anfibia ha existido, en una forma u otra, desde el alba de la Historia. Un siglo antes de Cristo, Julio César transportó un ejército a través de lo que sería el canal de la Mancha. Los ingleses transportaron ejércitos en dirección opuesta durante la guerra de los Cien Años contra Francia. Pero el arte y las tácticas de ejecución de desembarcos anfibios alcanzó su cenit en las campañas del Pacífico durante la II Guerra Mundial y en la masiva invasión de Normandía, en junio de 1944.

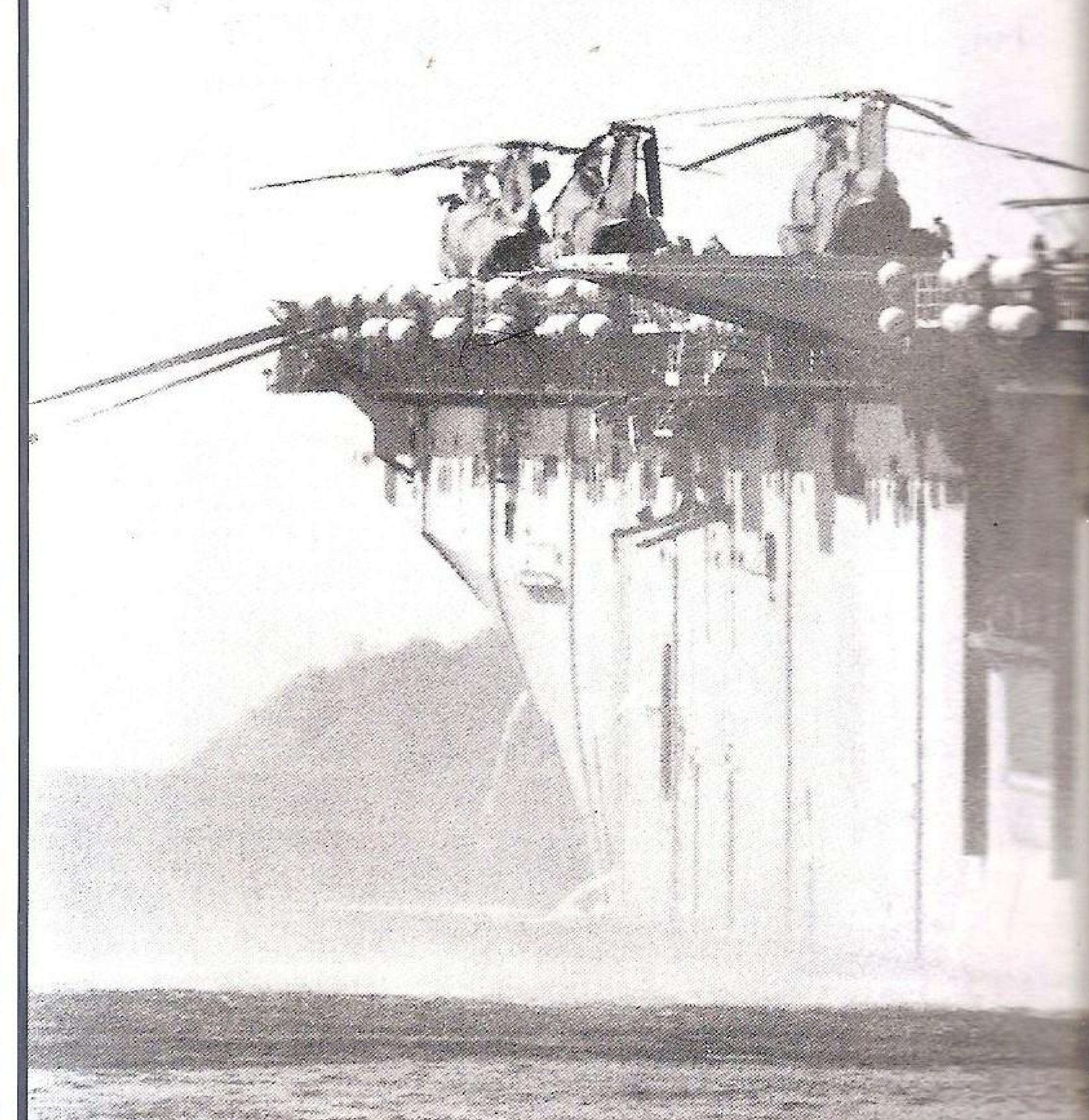
Para estas operaciones, la *Royal Navy* y la *US Navy* desarrollaron nuevos tipos de buques. Algunos eran cargueros especializados que llevaban lanchones de desembarco en vez de botes salvavidas. Algunos tenían diques inundables para poder llevar grandes lanchones. Otros fueron diseñados para transportar carros de combate y otro equipo pesado.

Después de la guerra, la llegada de las alas rotatorias vio la aparición de los portahelicópteros, convertidos a veces a partir de portaviones. Estos barcos entraron por primera vez en acción en los desembarcos franco-británicos en Suez, en 1956.

Los barcos anfibios son caros y, a raíz del declive de los imperios coloniales europeos, sólo Estados Unidos necesitó esta clase de capacidad de proyección de poder a larga distancia. Más aún, sólo la *US Navy* podía permitirse el mantenimiento y la mejora de una flota anfibia tan impresionante.

Aparecieron nuevos diseños de barcos anfibios, que por lo general eran versiones actualizadas de modelos de los años cuarenta. Los cuarenta "Tarawa", puestos en servicio a lo largo de los años setenta, eran algo diferente.

Son grandes. Con doble desplazamiento que los portaviones británicos de la clase "Invincible", se les llama LHA por buques polivalentes de guerra anfibia. Un "Tarawa" combina la capacidad de un portahelicópteros LPH, el pozo inundable del buque dique de transporte LPD, las instalaciones de mando y comunicaciones de un buque insignia anfibio LCC y la capacidad de carga del transporte de ataque LKA. Capaces de llevar los 1 900 hombres de un batallón reforzado de *Marines*, además de todo su material, los "Tarawa" y sus sucesores, los LHD de la clase "Wasp", son virtualmente fuerzas de desembarco completas contenidas en el ámbito de un solo buque.



Asalto anfibio

La función principal de un buque de asalto es llevar las tropas a tierra en el menor tiempo posible. Los lanchones puedan usar el dique que hay a popa del buque para cargar tropas y equipo pesado como los carros, mientras que las fuerzas de asalto pueden ir en sus vehículos anfibios AA7-V directamente desde sus cubiertas de garaje al agua y, de ahí, a la playa.

Un AV-8 Harrier se dispone a posarse en la cubierta del primero de los buques polivalentes anfibios LHA, el USS Tarawa. Hay otros cinco "Tarawa" en servicio, y están previstas 12 unidades de la clase "Wasp", aún mayores.

Mando y control

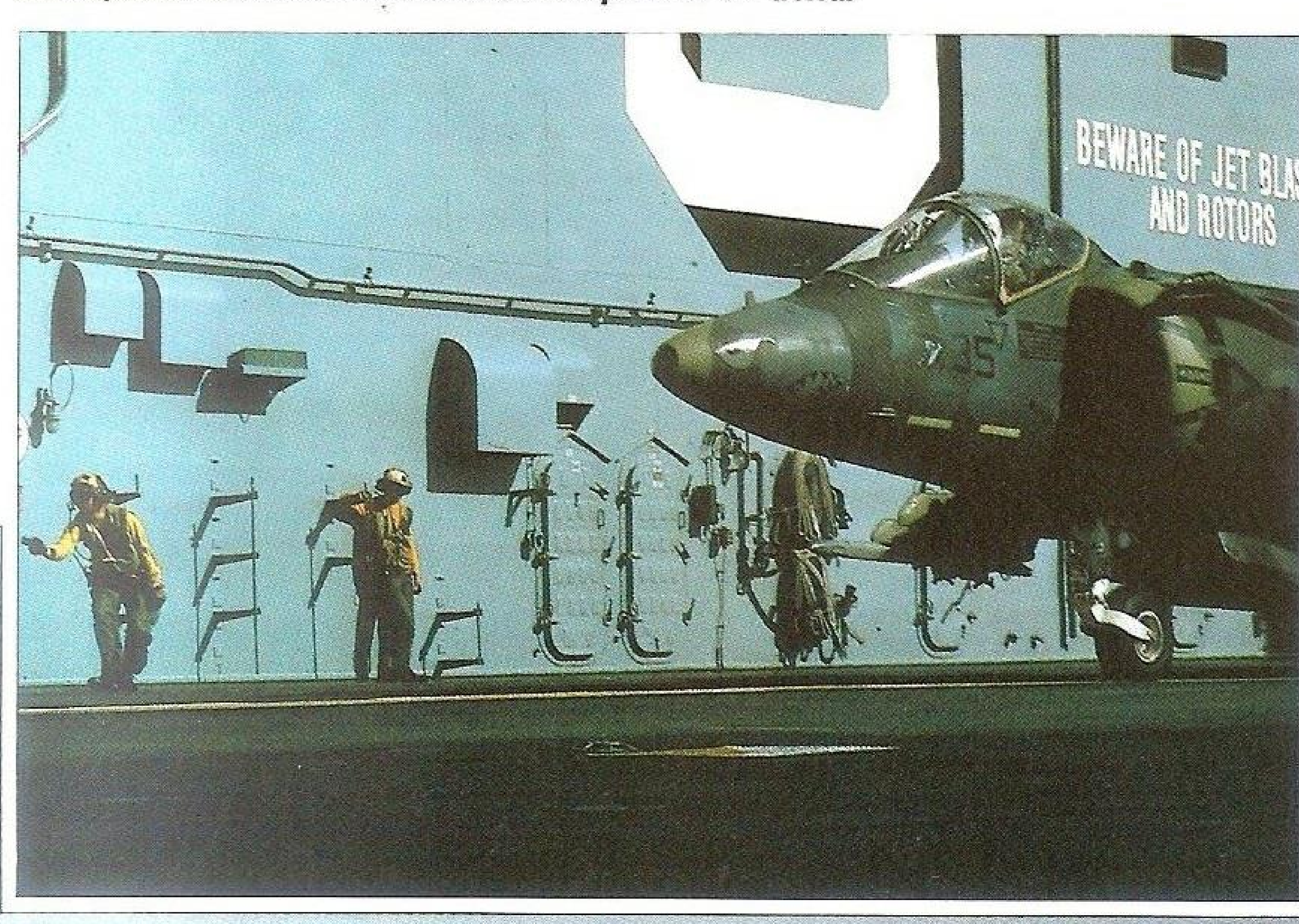
El comandante de una agrupación anfibia necesita mantener el control de sus fuerzas en todo momento. La clase "Tarawa" cuenta con un completo equipo de mando, control y comunicaciones por satélite que facilitan el uso más eficaz de los aviones, armas, lanchones y sensores de la agrupación naval.

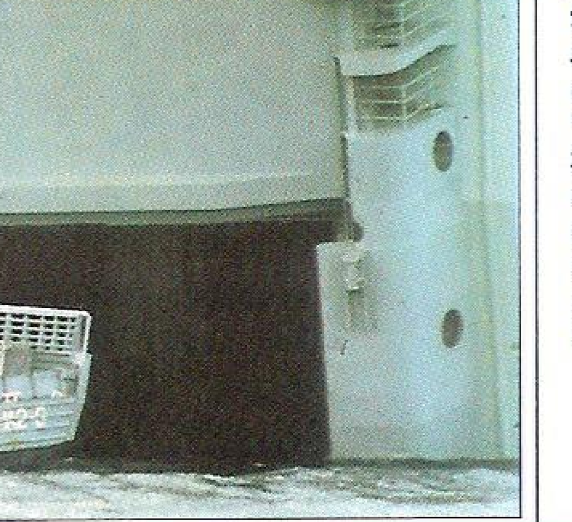
Arriba: El centro de mando de la fuerza de tareas se parece al puente de una nave espacial pero desde allí se controla toda la flota.

Poder aéreo

Los helicópteros son parte importante de la capacidad anfibia de la *US Navy* desde los años 50, cuando el USMC esbozó el concepto del "envolvimiento vertical" –evitar las defensas enemigas sobrevolándolas–, pero el cazabombardero V/STOL Harrier ha dado a los *Marines* y a la flota anfibia de la *US Navy* un poder aéreo real e instantáneo.

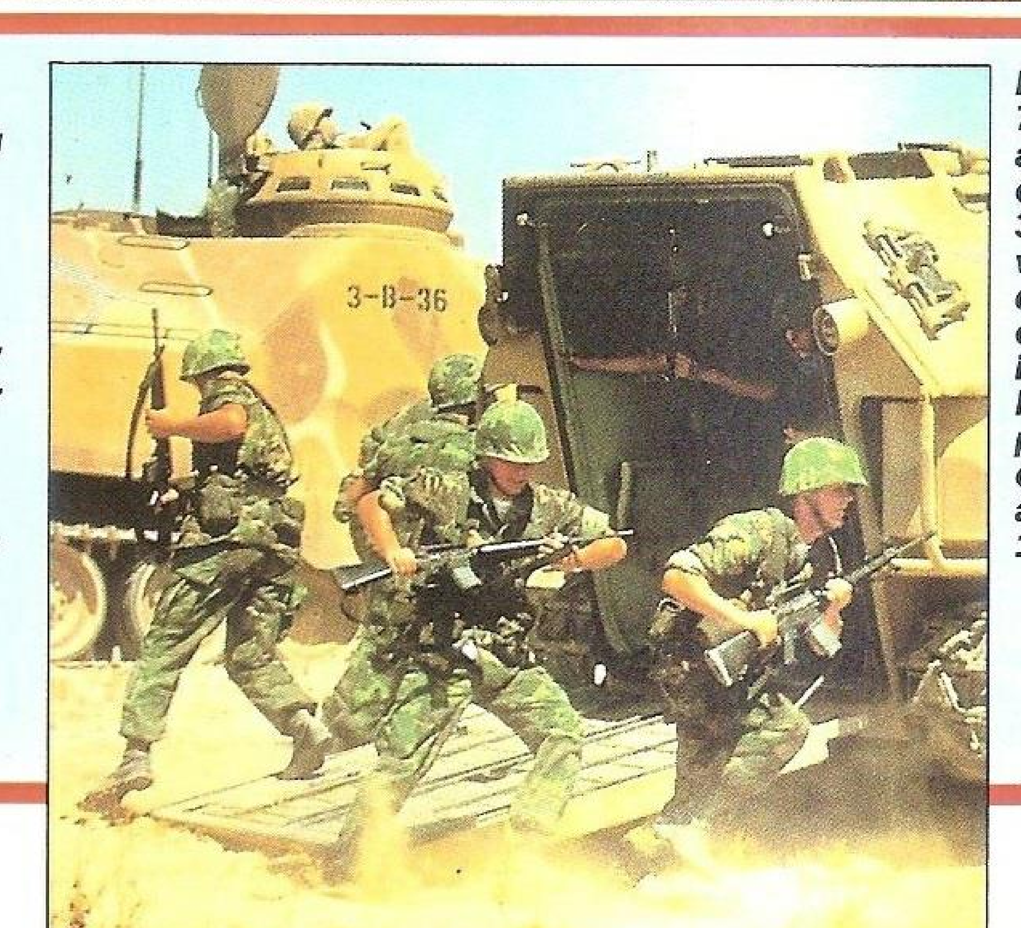
Un AV-8B Harrier II va a efectuar un despegue corto desde la cubierta del USS Belleau Wood (LHA-3). El Harrier II es un avión muy capaz que da a los marines un apoyo realmente directo y que puede operar desde cualquier plataforma para helicópteros o desde instalaciones temporales en tierra.





Izquierda: Un lanchón utilitario LCU de la US Navy permite apreciar el tamaño del segundo buque de la clase "Tarawa", el USS Saipan (LHA-2), cuando se dispone a entrar en el dique inundable de esta unidad.

Izquierda: Un vehículo anfibio AAV-7 entra en el agua desde la popa de un buque de asalto de la US Navy. Cada unidad de la clase "Tarawa" puede transportar 40 de estos medios anfibios con capacidad para 25 hombres.


Izquierda: El AAV-7 puede navegar a 12 km/h con oleajes de hasta 3 metros. Una vez en tierra, desembarcará su cargamento de infantes de Marina y les prestará apoyo con fuego de ametralladora de 12,7 mm.

Arriba: Una batería de artillería del US Marine Corps entra en acción tras haber sido transportada al área de operaciones desde un buque de asalto. Los grandes helicópteros CH-53 Sea Stallion pueden izar las siete toneladas de estas piezas de campaña, mientras que la munición y otros equipos pueden ser llevados, en el interior o a la eslinga, por los birrotores CH-46 Sea Knight, más pequeños.

Buque de asalto polivalente USS "Tarawa"

Los buques de asalto polivalentes de la clase "Tarawa" y sus sucesores de la clase "Wasp" son los mayores y más capaces barcos de guerra anfibia construidos hasta ahora. Son unidades multifuncionales, tan capaces de actuar como portaviones auxiliares y de mandar una flota como de constituir el núcleo de una agrupación operativa de asalto anfibio.



Dique inundable
La cubierta del dique tiene el mismo tamaño que la de hangar, situada inmediatamente encima. En acción, la popa del buque se inunda y se abren las puertas traseras para que los lanchones puedan entrar y salir del buque nodriza. Cuando no se utiliza, las puertas están cerradas y el dique va seco. Los nuevos barcos "Wasp" tiene diques mejorados para el empleo de los vehíuculos de colchón de aire LCAC.

Hangar
La cubierta de hangar del *Tarawa* se halla justo encima de la del dique. Mide 82 metros de longitud por 28 de anchura, y puede albergar 30 helicópteros CH-46 o 19 CH-53. Es servida por un ascensor de 18 toneladas, a babor, y por uno central de 36 toneladas, situado delante de la entrada al dique inundable.

Mando y control
Como todos los buques militares grandes, el *Tarawa* tiene una completa dotación electrónica. El centro de información y combate está en la isla, detrás del puente. Iluminado por sus pantallas de radar y monitores electrónicos, es aquí donde se ejerce el control del buque en combate. El *Tarawa* tiene un Sistema Integrado de Datos de Guerra Anfibia que se usa para controlar toda la agrupación operativa.

Isla
La mayoría de la isla del *Tarawa* está ocupada por los conductos de humo de las turbinas de vapor del buque. Sin embargo, proporciona un emplazamiento conveniente para los radares del buque, que son los de descubierta y de control de tiro de los cañones y de los misiles, las antenas de navegación y los aparatos de comunicaciones. A popa de la isla hay una grúa capaz de mover las 60 toneladas de un LCM6.

Sea Knight
El Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight ha sido durante 30 años el principal helicóptero de transporte del *US Marine Corps* y la *US Navy*. Puede llevar tres toneladas de carga y se le utiliza sobre todo en misiones Vertrep (de aprovisionamiento vertical) entre el buque y la costa. Es el transporte de tropas primario del *Marine Corps*; el *Tarawa* puede llevar hasta 30 de estos helicópteros de 26 plazas.

Cubierta de vuelo
Aunque el *Tarawa* parece un portaviones, no tiene catapultas ni sistemas de detención, por lo que no puede embarcar aviones clásicos. Las máquinas de despegue vertical, empero, son otra cuestión, y el *Tarawa* puede gestionar el movimiento de diez helicópteros o Harrier a un mismo tiempo.

Defensa inmediata
Al principio, el *Tarawa* tenía dos lanzadores óctuples de misiles antiaéreos Sea Sparrow, uno a proa del puente y el otro en una barbeta a popa. Éstos han sido sustituidos por sistemas de defensa puntual Vulcan Phalanx, un montaje artillero de 20 mm guiado por radar para combatir la amenaza de los misiles antibuque a muy corta distancia.

Cañones
Los "Tarawa" tienen tres cañones Mk 45 de 127 mm. Se trata de una pieza automática que, pudiendo hacer un disparo cada tres segundos, proyecta granadas de 30 kg a distancias de hasta 24 000 metros. Aunque previstos sobre todo para el bombardeo de costas, estos cañones tienen también capacidad antiaérea.

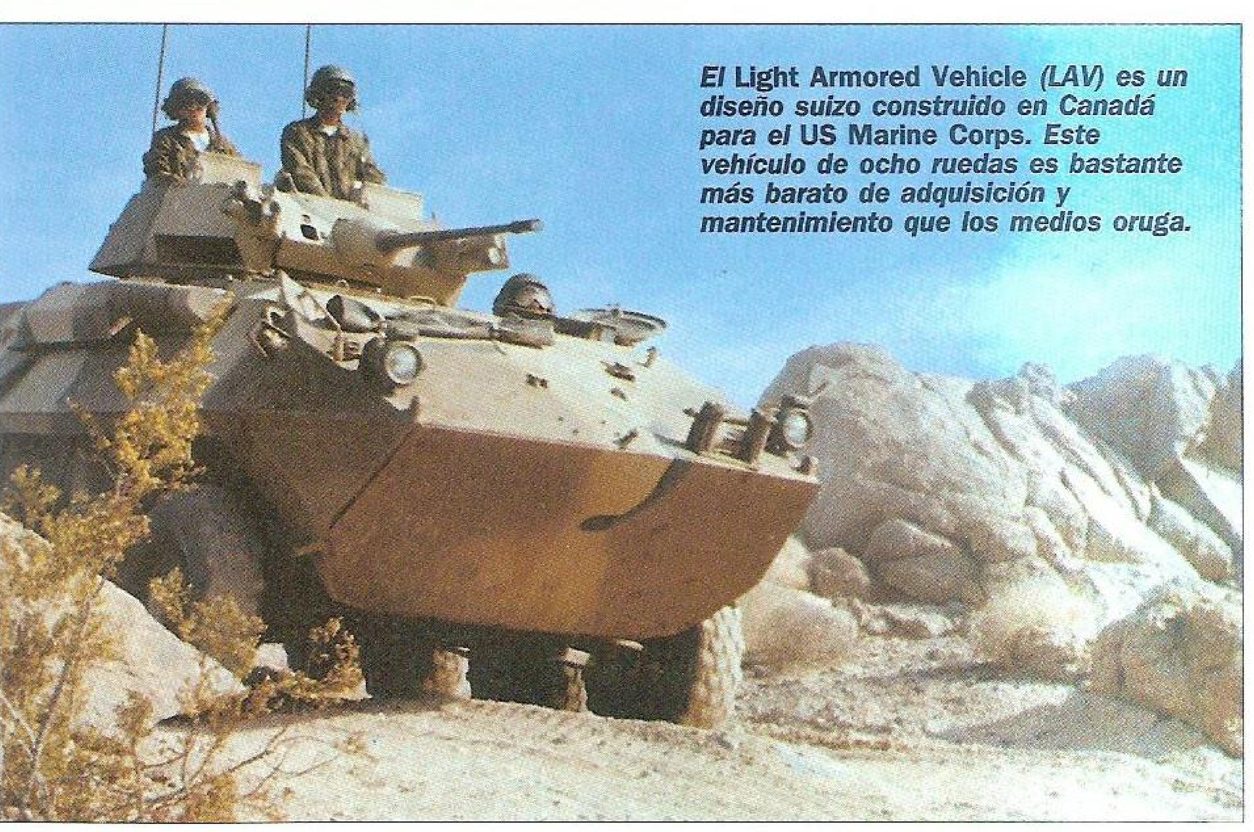
Lanchones de desembarco
El *Tarawa* puede utilizar cuatro lanchones LCU desde su dique inundable. Cada una de estas barcazas de 375 toneladas puede llevar tres carros de 65 toneladas o 170 hombres. En cubierta, y botados por una grúa, hay dos LCM6 de 60 toneladas y dos LCVP de 13 toneladas. Un LCM puede transportar 30 toneladas de carga u 80 hombres.

Cubiertas de vehículos
El *Tarawa* puede embarcar 160 vehículos oruga, piezas de artillería y camiones además de 40 vehículos de asalto anfibio AAV-7. Unas rampas conectan las cubiertas de vehículos con el dique inundable y las cubiertas de hangares y de vuelo. Cinco ascensores pueden mover cargas entre las diferentes cubiertas.

LCAC
El LCAC es un vehículo de colchón de aire de alta velocidad. Fue desarrollado para poder llevar las tropas rápidamente a tierra. Con su andar de 60 nudos, los buques pueden mantenerse más allá del horizonte, lejos de las defensas de costa, y todavía ser capaces de desembarcar tropas tan rápido como haría un barco cerca de la costa con lanchones ordinarios.

Hospital
Los asaltos anfibios contra costas defendidas son arriesgados, y las bajas pueden ser muchas. Cada "Tarawa" tiene un hospital de 300 camas con quirófanos, radiología, sala de aislamiento, laboratorios, una farmacia y un servicio odontológico.

Carga bélica del "Tarawa"



El Light Armored Vehicle (LAV) es un diseño suizo construido en Canadá para el US Marine Corps. Este vehículo de ocho ruedas es bastante más barato de adquisición y mantenimiento que los medios oruga.

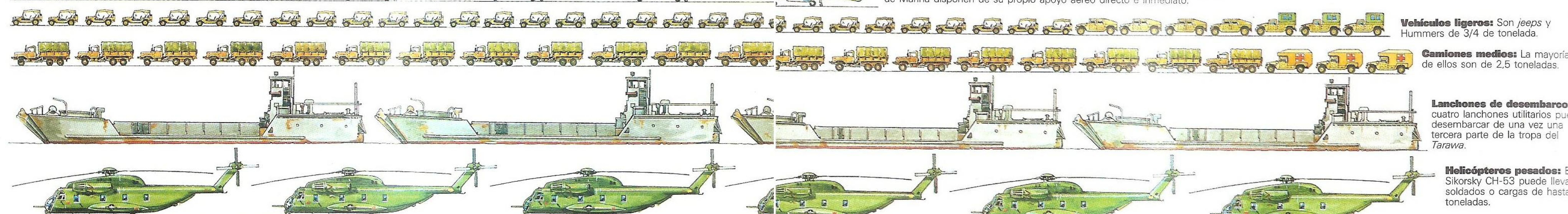
El *Tarawa* puede llevar una inmensa carga bélica. Ésta incluye helicópteros utilitarios, de transporte y ataque; cazas Harrier, camiones ligeros y medios; una batería de artillería de 155 mm; una compañía de vehículos ligeros acorazados; una compañía de carros; y los 1 900 hombres de un batallón anfibio reforzado del USMC. Los equipos más ligeros pueden ser heliportados por los CH-53, mientras que los materiales más pesados son llevados hasta la playa en uno de los cuatro lanchones LCU, de 200 toneladas, del buque.

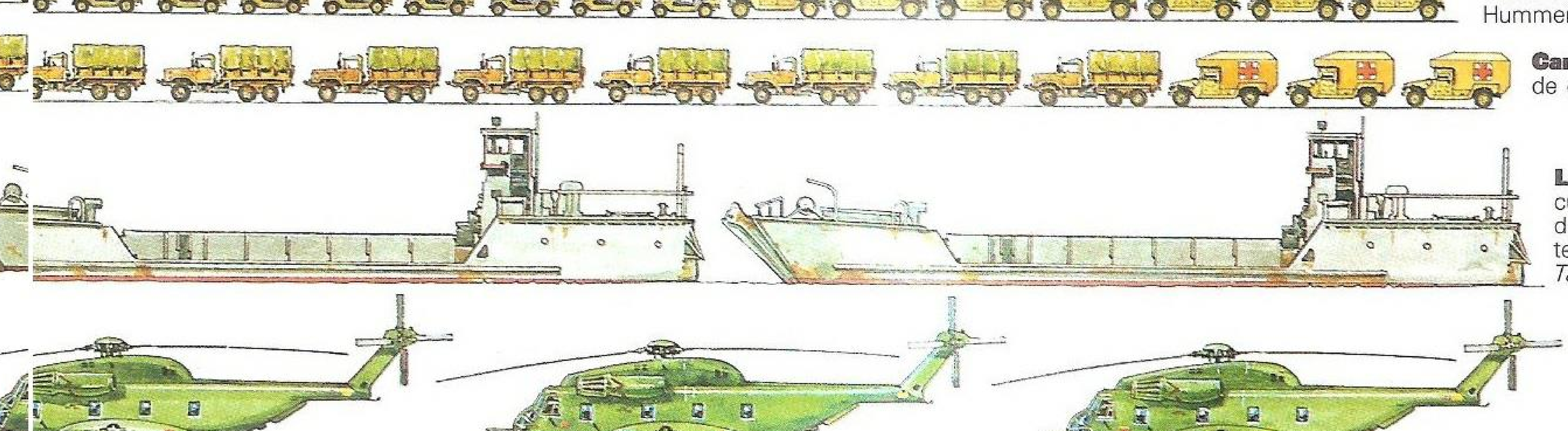
Abajo: Una carga de combate típica del USS Tarawa incluye todo el material que necesitará en combate un batallón reforzado de infantes de Marina.

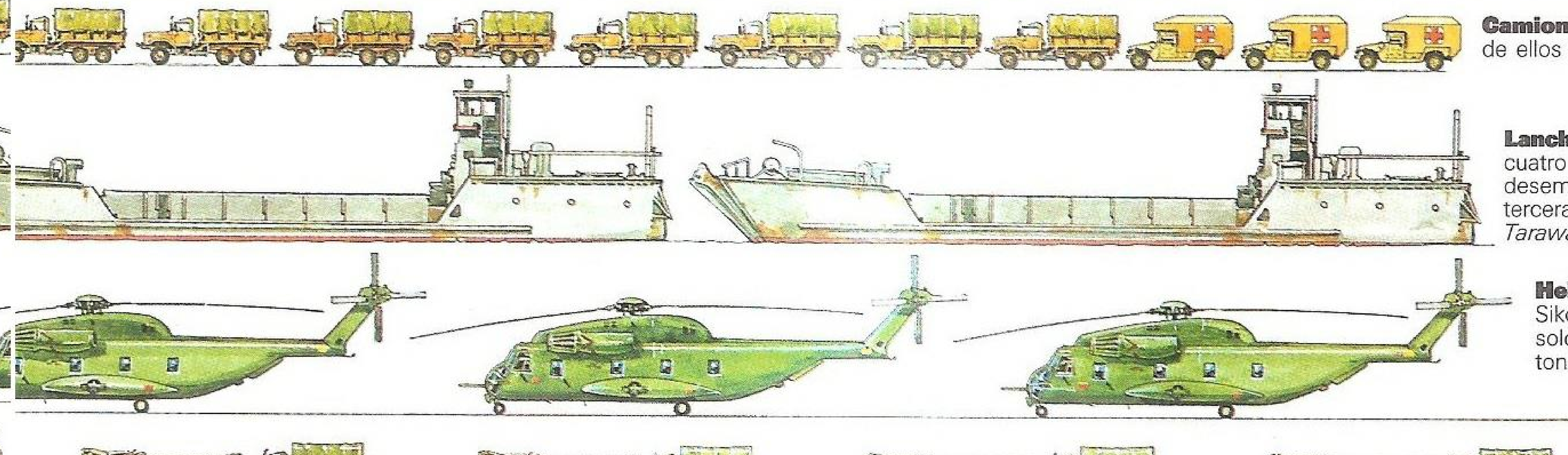


Artilleros del USMC sirven su obús en las temperaturas bajo cero de Noruega. Del Tarawa se espera que pueda desembarcar su carga de hombres y material en zonas de batalla desde las selvas ecuatoriales y el desierto a la tundra del Círculo Polar Ártico.

Arriba: Un carro de combate M60 norteamericano avanza por el desolado paisaje del desierto egipcio. El M60 da al USMC su potencial acorazado. Los carros son transportados normalmente por los buques especializados de la clase "Newport", pero los "Tarawa" también pueden llevar estos grandes y pesados vehículos. Cada uno de los cuatro lanchones LCU de un "Tarawa" tiene cabida para tres de tales carros.





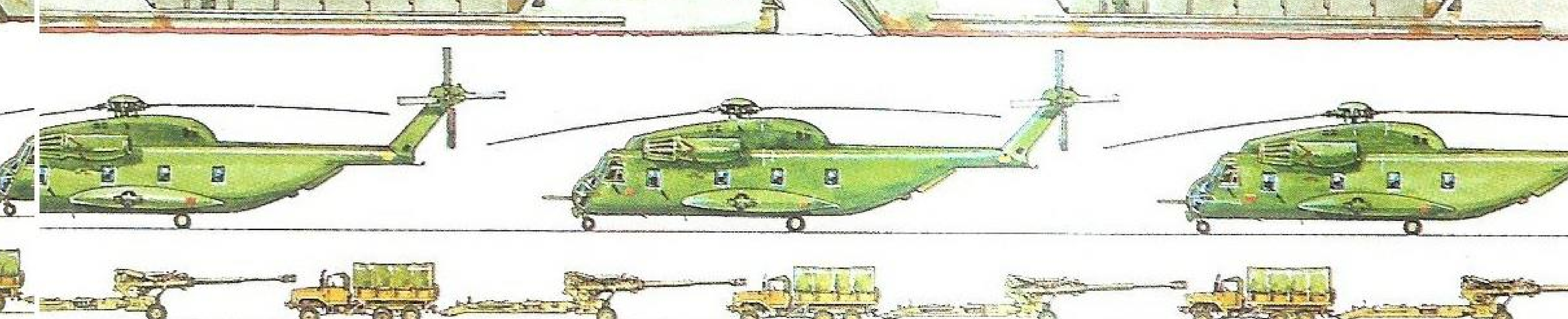


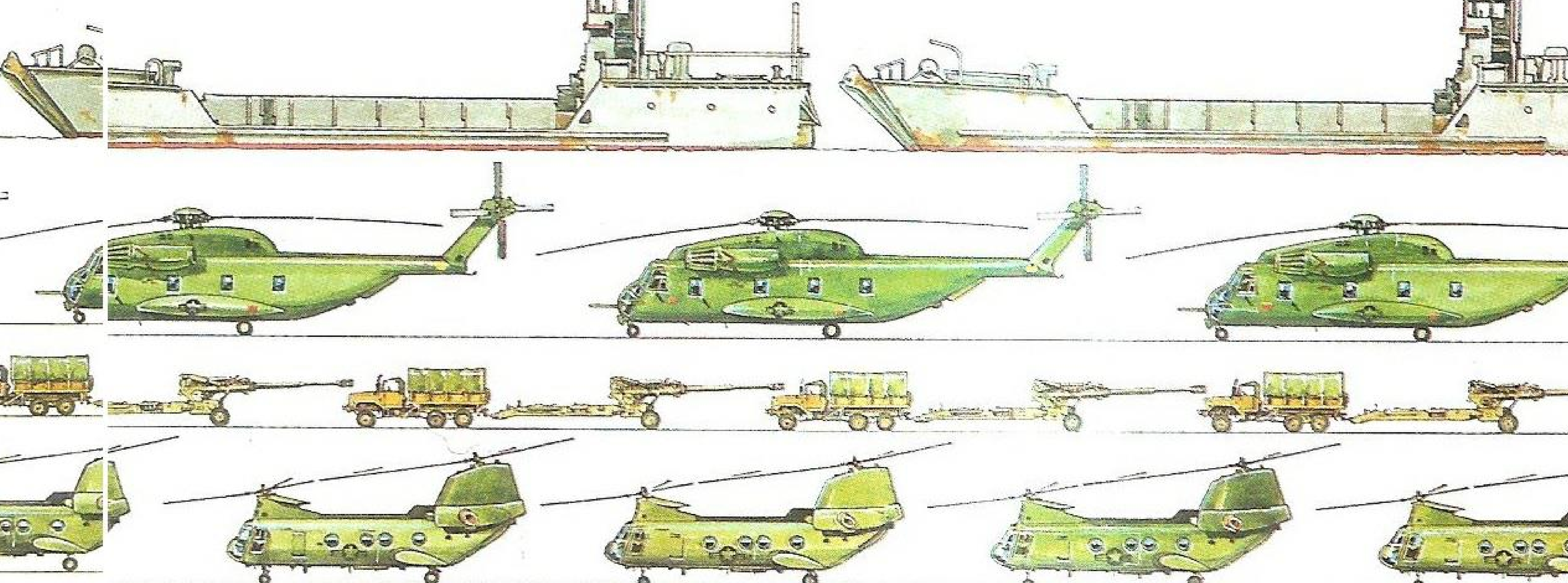
Helicópteros ligeros: Un "Tarawa" suele llevar un par de helicópteros utilitarios UH-1 Huey y cuatro ejemplares de ataque AH-1 SeaCobra.

Aviones: Con los cazas AV-8B Harrier II que lleva el *Tarawa*, los infantes de Marina disponen de su propio apoyo aéreo directo e inmediato.

Vehículos ligeros: Son *jeeps* y Hummers de 3/4 de tonelada.

Camiones medios: La mayoría de ellos son de 2,5 toneladas.





Lanchones de desembarco: Los cuatro lanchones utilitarios pueden desembarcar de una vez una tercera parte de la tropa del *Tarawa*.

Helicópteros pesados: El Sikorsky CH-53 puede llevar 55 soldados o cargas de hasta 14 toneladas.

Un "Tarawa" puede llevar un gran número de Hummers (arriba) y camiones de 2,5 toneladas (arriba, derecha).

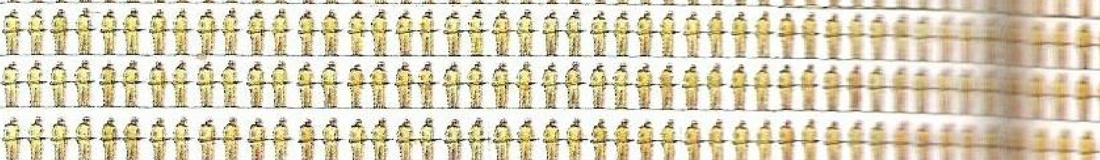
Derecha: Es vital que el equipo pesado se cargue en el buque en el orden inverso al que se le necesitará en el desembarco.

Artillería: El obús M198 tiene un alcance de más de 20 km. Puede ser transportado por helicópteros CH-53.

Transporte de tropas: Los doce CH-46 pueden trasladar 300 infantes a la vez. El Sea Knight puede servir también para transportar carga.

Vehículos ligeros acorazados: El LAV es más móvil que los medios acorazados oruga y puede utilizarse para el reconocimiento.

Carros: Una compañía de carros M60A3 da a los infantes de Marina un potencial de combate nada desdeñable.



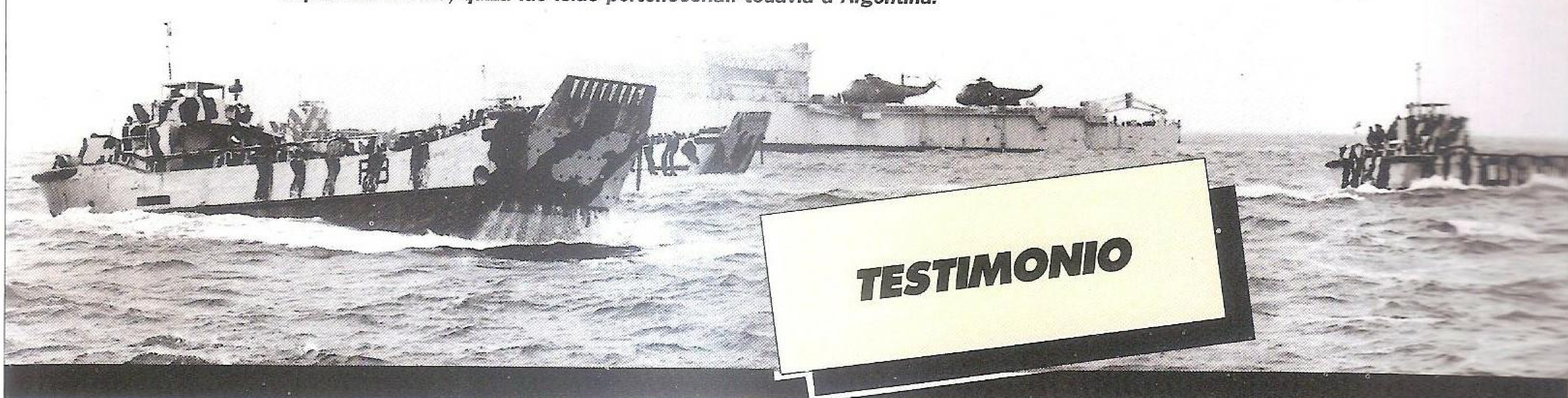


Vehículos de asalto anfibio AAV-7: El *Tarawa* puede llevar 40 de ellos, que constituyen el núcleo de la capacidad de asalto de los *Marines*.





Todo el material del mundo no sirve de nada si no dispones de los hombres necesarios para utilizarlo. El *Tarawa* puede llevar los **1 900 hombres de un batallón reforzado del USMC** y desembarcarlos con todos sus pertrechos.



Lanchones utilitarios del HMS Fearless *avanzan por las tempestuosas aguas del Atlántico Sur cuando la agrupación naval británica se dispone a desembarcar en las Malvinas. Si la Royal Navy hubiese carecido de capacidad anfibia, quizá las islas pertenecerían todavía a Argentina.*

TESTIMONIO

SAN CARLOS DÍA D

La campaña de las Malvinas supuso el mayor desembarco británico desde la II Guerra Mundial y demostró que las fuerzas anfibias todavía tienen un papel vital en los teatros de batalla modernos.

"El sargento mayor dijo: «Poneos el vestido y maquillaos, chicas, que nos vamos». Y así lo hicimos. El uniforme mimético completo y crema negra en todas las zonas expuestas, «para que vuestras caritas no brillen como el faro de Eddystone». Empezamos a arrastrar las pesadas mochilas. Y todo esto a la una de la madrugada."

Era la hora prima del 21 de mayo de 1982, y Jeremy Hands estaba a punto de desembarcar del HMS *Fearless* en el golfo de San Carlos con la compañía de plana y mando del 40 *Commando* de los *Royal Marines.*

"No sé para qué habían diseñado los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*, pero está claro que no para el asalto. Ese par de viejos atestados prófugos del desguace iban a ser la punta de lanza de los desembarcos británicos."

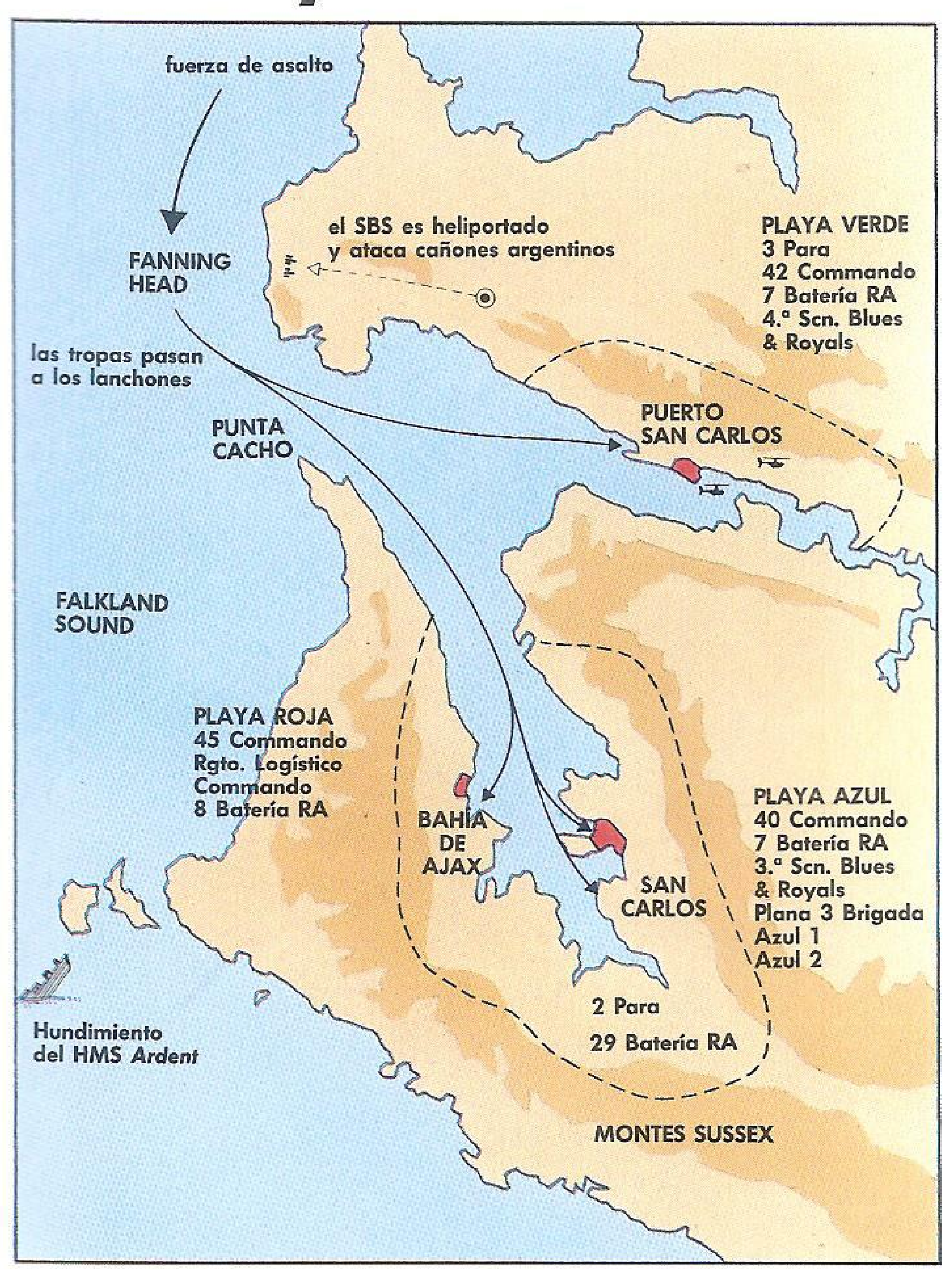
Después de seis semanas de navegar hacia el sur en el *Canberra*, las tropas habían sido transferidas en lanchones de desembarco a las cavernosas cubiertas de los buques de asalto. "En esas cuevas de acero, tuberías, equipo pesado y hombres gritando como posesos para hacerse oír... flotaban como si de niebla se tratara espesos humos de gasóleo... Tan atestados de hombres y materiales de toda clase iban esos barcos que los suelos estaban alfombrados con los envoltorios de cartón de las *«ratpacks»*, paquetes de raciones para 24 horas de los que los hombres tendrían que vivir una vez estuviesen en tierra."

El capitán Hugh McManners, de la 148 Batería de la Real Artillería, cuya misión era dirigir el fuego naval de apoyo desde la misma costa, describió escenas similares a bordo del *Intrepid*:

"Nuestra base flotante era el HMS *Intrepid*, donde metimos nuestras Gemini y sus motores fuera borda, las radios de respeto y sus baterías, la enorme pila de raciones y de municiones, y todo nuestro equipo personal. Una sala desocupada, en la que me instalé a mis anchas, se llenó de repente, sigilosamente, sin tan siquiera dar la luz, y a la mañana siguiente todas las literas y el espacio del suelo estaban cubiertos de hombres roncando, cansados como burros, y armas de todas clases, desde pistolas a lanzagranadas, colgaban de todos los ganchos y percheros y llenaban todas las mesas. El pasillo exterior había sido bloqueado por embarradas mochilas y correajes, pulcramente apilados, con el peculiar olor a turba y aceite de los fusiles."

A bordo del *Fearless*, hombres totalmente pertrechados caminaban penosamente por resbaladizas pasarelas la mitad de anchas que ellos mismos y bajaban por estrechas escaleras. "Y salimos al apagado resplandor rojo del dique, donde nos esperaba el lanchón de desembarco. Hileras de hombres

Desembarcos en San Carlos, 21 de mayo de 1982



Izquierda: Los argentinos creían que los británicos desembarcarían cerca de Port Stanley, de modo que el asalto en San Carlos, a 110 km, les cogió por sorpresa.

Abajo: **Royal Marines** *marchan desde un* **LCM9.** *El desembarco tenía un fin: colocar una fuerza militar británica en las islas para recuperarlas.*



procedentes de otras partes del buque avanzaban, tambaleándose y apoyándose en las paredes, hacia el lugar.

"«Buena suerte y buen viaje, 40 *Commando.* Ha sido un placer teneros a bordo», decían por megafonía cuando se abatió el portón de popa y empezó a entrar el agua de la embocadura del golfo de San Carlos, inundando el dique... Los cuatro lanchones se alejaron del *Fearless* y empezaron a andar por la mar tendida. El desembarco estaba en marcha."

Pero entonces se produjeron varios retrasos. Se descubrió que había 30 hombres de más en *Foxtrot 1*, el lanchón que llevaba la compañía de plana, y hubo que esperar a que llegase una LCVP desde el transbordador ro-ro *Norland* para transferirlos a ella. Y hubo una retención a bordo del *Norland*, donde uno de los hombres del 2 Para, en la oscuridad, se había caído de la escala y se había roto la cadera, bloqueando a los que venían detrás. Pero al final todos los hombres estuvieron a bordo, se alivió el adocenamiento del *Foxtrot 1* y la falange del 40 *Commando* empezó a mirar expectante hacia San Carlos en mitad de la oscuridad previa al amanecer.

"En torno a ellos, un estampido y detonación continua del fuego naval cuando los barcos de guerra se pusieron a batir sin parar las posiciones argentinas en Fanning Head... A 20 metros de la playa, el hombre que iba a proa del lanchón gritó: «Agarraos, que ya llegamos». Y, con un sordo choque, llegaron. Se abatió la rampa y los dos carros ligeros que iban en la proa tosieron y cobraron vida. Después de unos instantes que parecieron una eternidad, uno de ellos descendió al agua."

Les siguieron los infantes de Marina, chapoteando por la helada agua. Sus órdenes eran que se agrupasen detrás de una gran roca blanca, pero como no había amanecido y estaba tan oscuro, no se veía roca blanca ni nada. Habían llegado a la playa, pero no a la playa adecuada. "Para ser franco", escribe Jeremy Hands, "después de 8 000 millas, equivocarse de 100 metros no es tampoco tan grave. Pero lo fue suficiente para que los planes mejor preparados sufriesen ciertos contratiempos".

Robert McGowan, del *Daily Express*, desembarcó en un LCU con la Compañía A del 3 Para desde el *Intrepid.* Debía seguirles el 2 Para, pero, debido al retraso sucedido a bordo del *Norland*, todavía estaba intentando agrupar sus lanchones para el asalto cuando empezó a romper el alba.

"«¡Hay que ver!», exclamó uno de los sanitarios del 3 Para. «Esto sólo me pasa a mí. La maldita Armada nos retira los chalecos salvavidas cuando nos subimos en esta cosa. ¿Y si se hunde?» «Pues te mojas, colega», fue la respuesta."

Al final, el lanchón de la Compañía A llegó a la playa, sólo para descubrir que ésta tenía menos pendiente de la prevista y que el LCU no podía acercarse lo suficiente. Se le abarloó una LCVP, más pequeña, y, tras traspasarle algunos hombres, el LCU pudo acercarse a tierra. Otros paracaidistas, impacientes por llegar a la playa, se lanzaron con agua hasta el pecho y, medio nadando, pusieron pie en la arena.

Entonces llegaron los aviones argentinos, pero para respiro de los hombres que había en la playa, no parecieron verles y centraron su ataque contra los barcos. "Oleada tras oleada, los aviones enemigos pasaron aullando, escupiendo proyectiles de cañón y arrojando bombas de 500 y 1 000 libras. Delante de los aviones se alzaron estremecedoras cortinas de fuego cuando los hombres de los barcos empezaron a dispararles con todo lo que tenían. Trazadoras rojas y verdes entretejían parábolas de fuego tras sus estelas, pero los aviones siguieron adelante, volando a veces a ras de las olas."

Hugh McManners describe qué se sentía a bordo del *Intrepid* en el "callejón de las bombas". "El mobiliario se había plegado y fijado contra las paredes y las columnas centrales, y todos aquellos que no ocupaban un puesto de combate... se mascullaban entre sí a través del sucio algodón blanco de sus capuchas antidestello... Estábamos sentados bajo el resplandor rojo de las luces de emergencia, fumando, escuchando las indicaciones del oficial de guardia por la megafonía, y estremeciéndonos cuando, al otro lado de la puerta, se disparaba un Sea Cat con un estampido y un silbido muy fuertes.

"Todos llevábamos hora Zulú, es decir, de Gran Bretaña, para que la planificación fuese más sencilla. Todo cuanto debíamos hacer era registrar que el sol salía a las 11,00 y que se ponía a las 22,30. Todos los relojes del buque funcionaban según la hora normal, y el desayuno se servía antes de ir a los puestos de combate, hacia las 10,00. Los primeros ataques aéreos solían producirse poco después de esa hora y no cesaban hasta las 22,00 o las 23,00. Los *«action snacks»* o perritos calientes, caldo, bocadillos y galletas nos entretenían el hambre hasta que podíamos comer caliente a medianoche o más tarde."

En tierra, la agrupación naval no había encontrado oposición y las tropas se habían atrincherado en torno al asentamiento de San Carlos y al otro lado de la bahía de Ajax.

El primer asalto anfibio británico desde Suez, en 1956, había encontrado toda suerte de dificultades de organización y, obviamente, se estaban extrayendo enseñanzas para el futuro. Pero había sido un éxito, y la recuperación de las Malvinas empezaba a ser un hecho.



Soviéticos desde el mar

Las fuerzas anfibias de la Armada soviética no se pueden comparar a las de la *US Navy*, pero están muy bien equipadas y entrenadas para sus misiones, más limitadas.

Los soviéticos dividen los asaltos anfibios en varias categorías. Los **desembarcos estratégicos** se llevan a cabo en apoyo de "fuerzas de teatro" en la apertura de un nuevo frente de operaciones. Los soviéticos carecen de los recursos para este tipo de acción, que requiere los buques y unidades anfibias que sólo poseen la *US Navy* y el *US Marine Corps*. Los **desembarcos operacionales** se usan para ayudar a las fuerzas de tierra a rodear y destruir unidades enemigas en zonas costeras o a capturar un objetivo importante. Esto suele ser una operación regimental. Los **desembarcos tácticos** inciden en los flancos o la retaguardia de unidades enemigas a lo largo de la costa, o bien ayudan a la captura de objetivos específicos. Son operaciones a nivel de batallón o regimiento. Finalmente, los **desembarcos de reconocimiento y sabotaje** implican a unidades que van desde el batallón a la compañía o la sección. Su finalidad es obtener información, infligir fuertes daños materiales al enemigo o lanzar acciones de diversión.

Las tácticas de asalto anfibio soviéticas están muy bien definidas y son ensayadas con rigor por la Infantería Naval, la fuerza anfibia orgánica de la Armada soviética. Sus operaciones se dividen en cinco partes.

1 El material se mantiene preparado para la acción inmediata, y las unidades de la Infantería Naval están entrenadas para entrar en acción mientras se hallan en el mar o desde sus bases en tierra. Dependiendo de la envergadura de la operación se llamará a las unidades de la reserva.

2 Cuando reciben la alerta en tierra, las unidades de asalto anfibio recogen su material y van a los puntos de embarque al encuentro de los buques. El embarque se hace en orden inverso: los vehículos de asalto que efectuarán el ataque inicial entran los últimos en los barcos.

3 Después de cargar, los buques zarpan en convoy, escoltados por barcos de guerra y aviones.

***Arriba:* En una escena pasada a la Historia tras la reunificación alemana, un vehículo de colchón de aire soviético de la clase "Aist" se desliza por el Báltico acompañado de helicópteros Mil Mi-8 soviéticos y de la RDA. La Armada soviética es la mayor usuaria mundial de aerodeslizadores, consciente de las ventajas que suponen su velocidad y su capacidad de desplazarse por tierra y por el agua.**

***Derecha:* Una sección de reconocimiento de 25 hombres de la Infantería Naval desembarca de un aerodeslizador clase "Gus" de la Armada soviética.**

Durante la travesía, oficiales políticos se preocupan de alentar el espíritu de combate de la tropa, que revisa por última vez sus armas y pertrechos mientras los mandos estudian sus misiones, planes y órdenes.

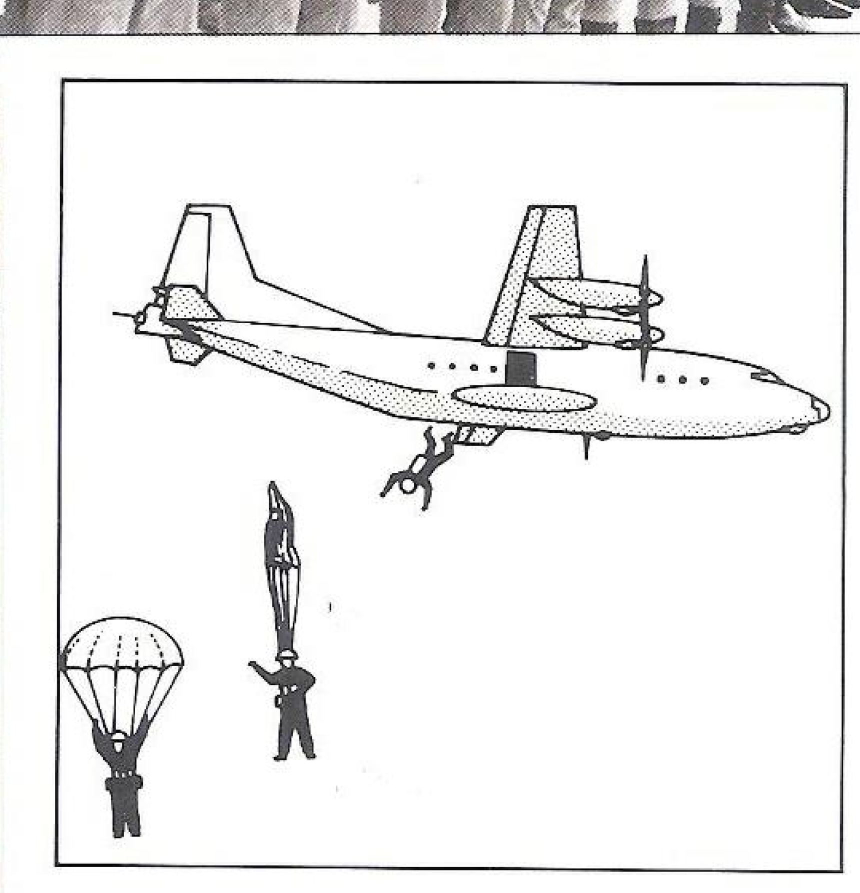
4 El asalto es precedido por operaciones aerotransportadas, ataques aéreos y cañoneos navales contra posiciones artilleras, concentraciones de tropas y comunicaciones del enemigo. Entonces la Infantería Naval pasa al asalto.

5 Desembarcan después unidades del Ejército, a veces desde buques mercantes diseñados con capacidad anfibia secundaria y cuyos capitanes son a veces oficiales de la Armada en la reserva. Una vez el Ejército está en tierra y combatiendo, la Infantería Naval se retira.

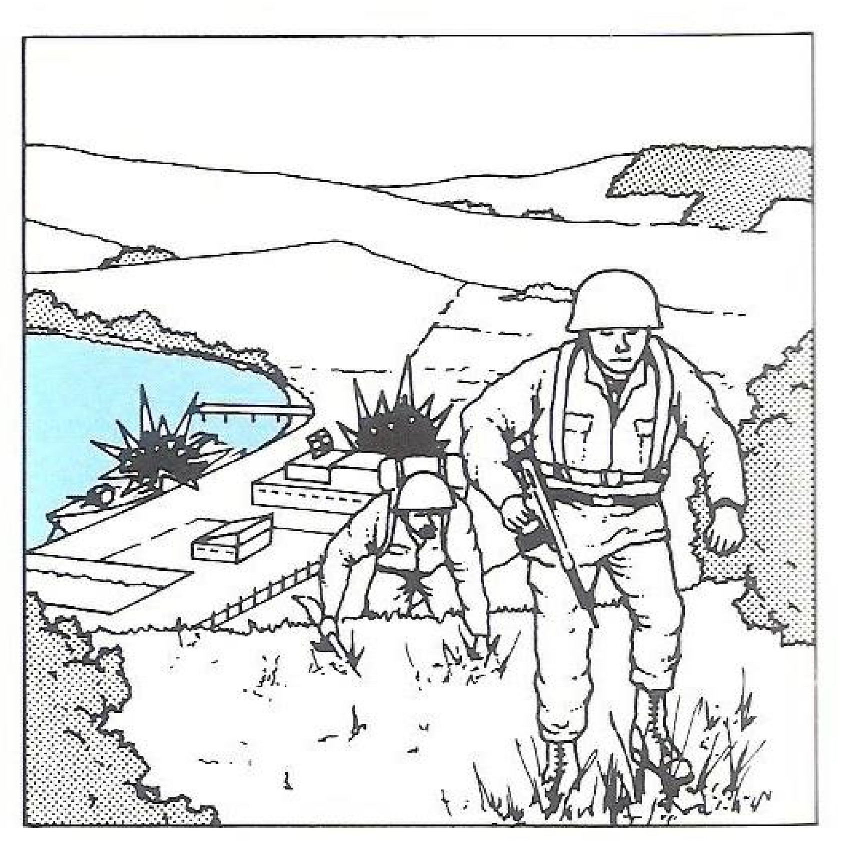
1 Asalto aerotransportado

La doctrina soviética para operaciones anfibias pide el lanzamiento de fuerzas aerotransportadas detrás de las defensas enemigas antes de que empiece el asalto desde el mar. Estas tropas de élite deben desorganizar las comunicaciones enemigas, asegurar puntos clave como son puentes y aeródromos, y bloquear la aproximación de refuerzos enemigos. Un asalto aerotransportado clásico como preludio a una ofensiva anfibia fue el que realizaron británicos y norteamericanos en la II Guerra Mundial, cuando lanzaron tres divisiones sobre Normandía la noche antes de la invasión aliada de Europa, el 6 de junio de 1944.

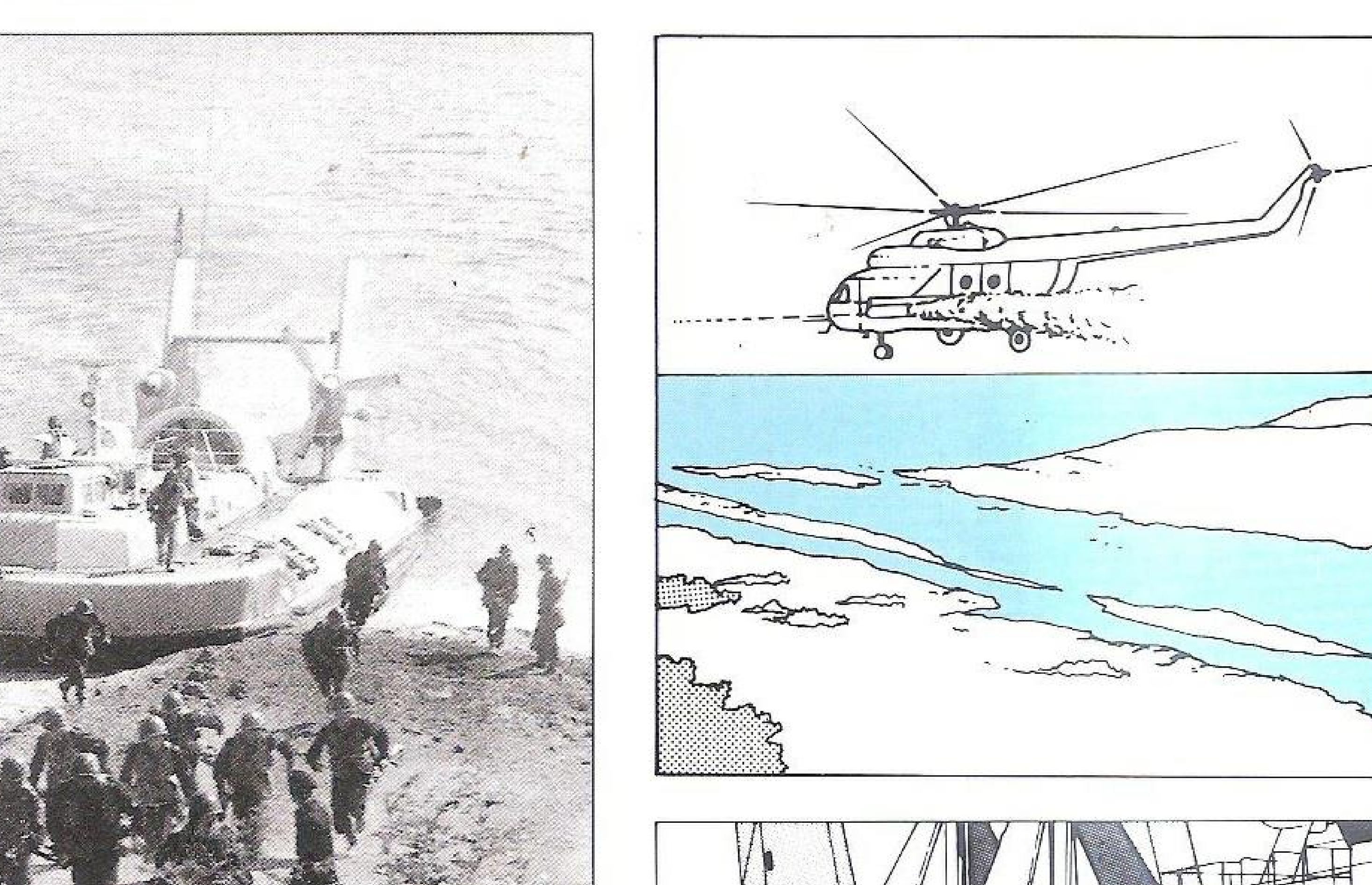
***Izquierda:* Paracaidistas soviéticos comprueban su equipo antes de subir a bordo de un avión de transporte Antonov An-12 "Cub". La doctrina de ataque anfibio soviética incluye el desantny, es decir, que personal de operaciones especiales se lance en paracaídas o sea heliportado al combate para actuar en conjunción con los desembarcos principales.**



***Izquierda:* Un Antonov An-12 puede llevar 100 paracaidistas totalmente pertrechados. Esto es suficiente para proporcionar el elemento aerotransportado de una operación anfibia a nivel de batallón.**



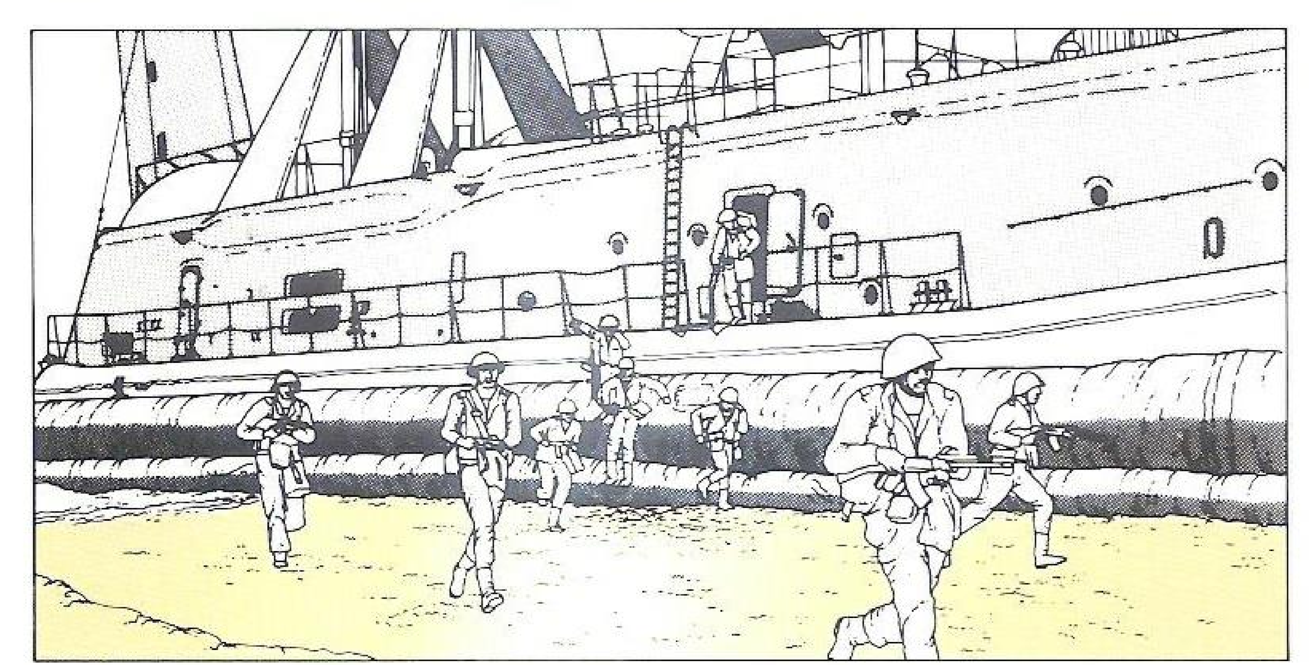
***Derecha:* Detrás de las líneas, los incursores sólo tienen una misión, esto es, causar todo el daño posible en puntos clave como puentes, centros de comunicaciones y aeródromos.**





2 Preparar la playa

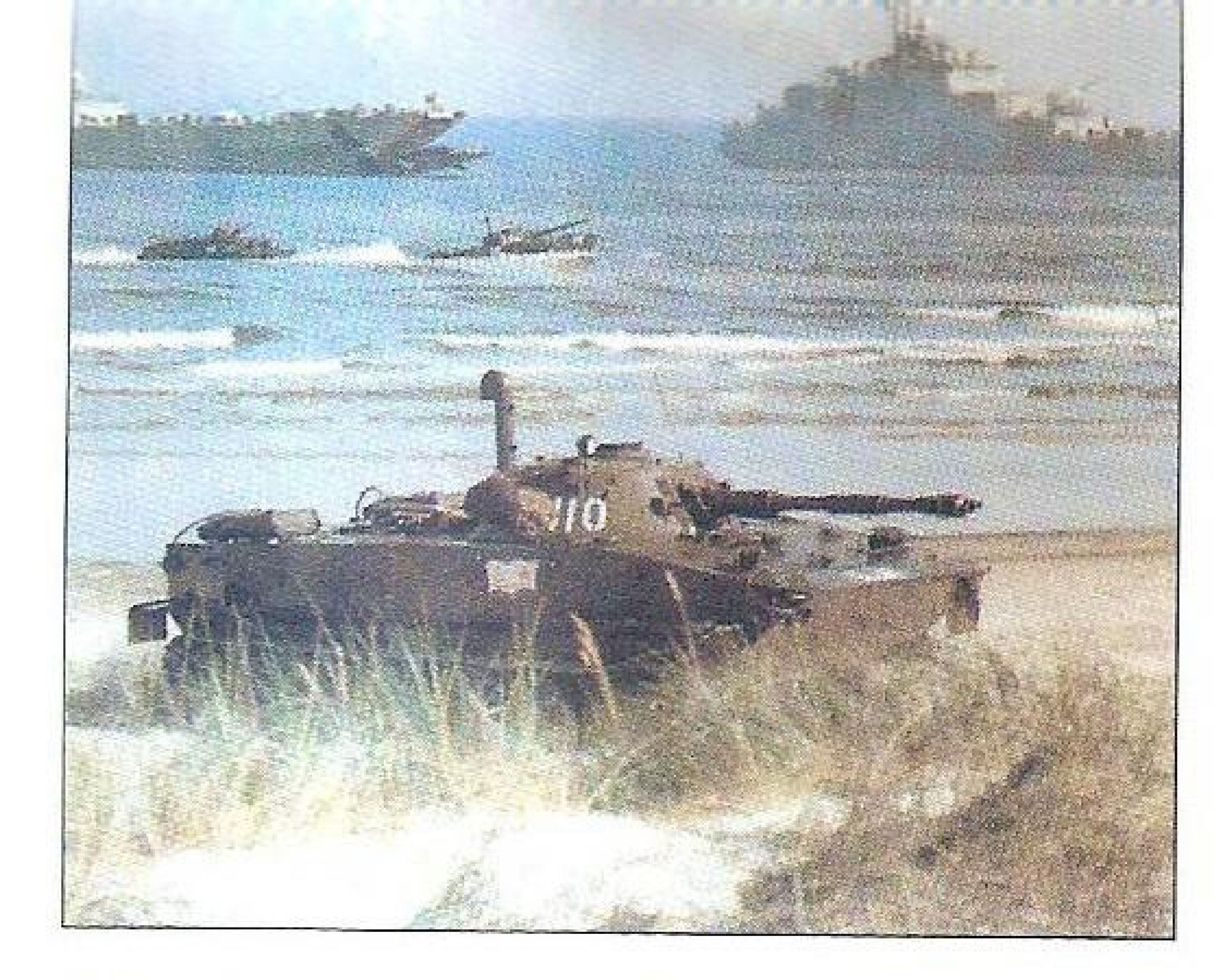
Cuando las tropas aerotransportadas están a punto de entrar en acción, vehículos de colchón de aire y helicópteros se aproximan a la playa a alta velocidad, cubiertos por ataques aéreos y fuego artillero naval. Transportan una sección de zapadores de combate, hombres muy bien entrenados y que equivalen a los SEAL de la *US Navy* o al *Special Boat Squadron* de los *Royal Marines* británicos. Su cometido es detectar minas, obstrucciones y barreras en la playa. La sección de ingenieros debe marcar por lo menos tres pasillos a través de las defensas de la playa, y se calcula que al hacerlo va a sufrir un 50 por ciento de bajas.

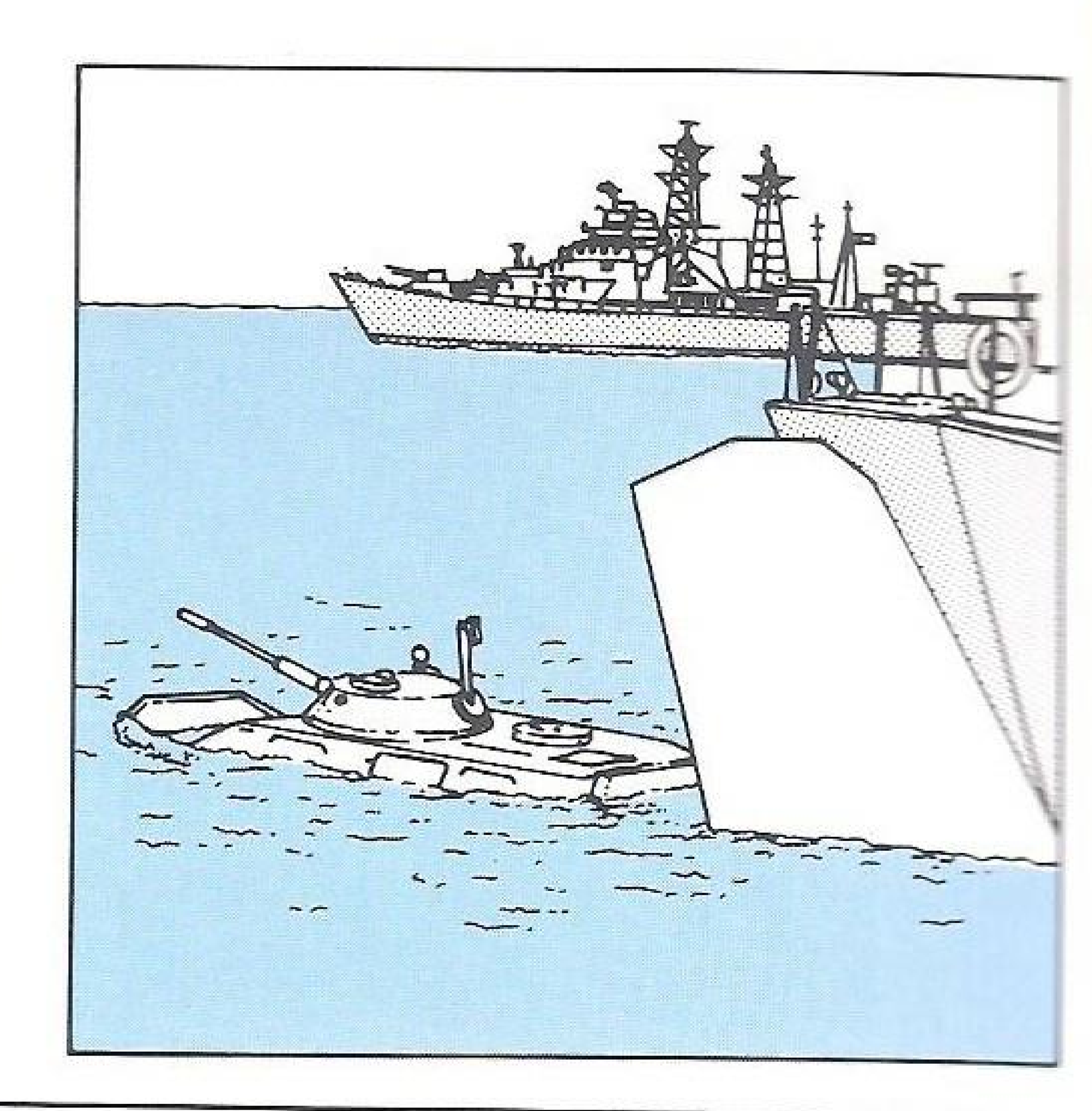


***Izquierda:* Un aerodeslizador de la clase "Aist", de 300 toneladas, puede llevar 220 infantes de Marina a una velocidad de 80 nudos. Sin embargo, en la primera fase de un desembarco su carga más corriente serían cuatro carros ligeros o VAP y cincuenta ingenieros zapadores.**

3 Reconocimiento

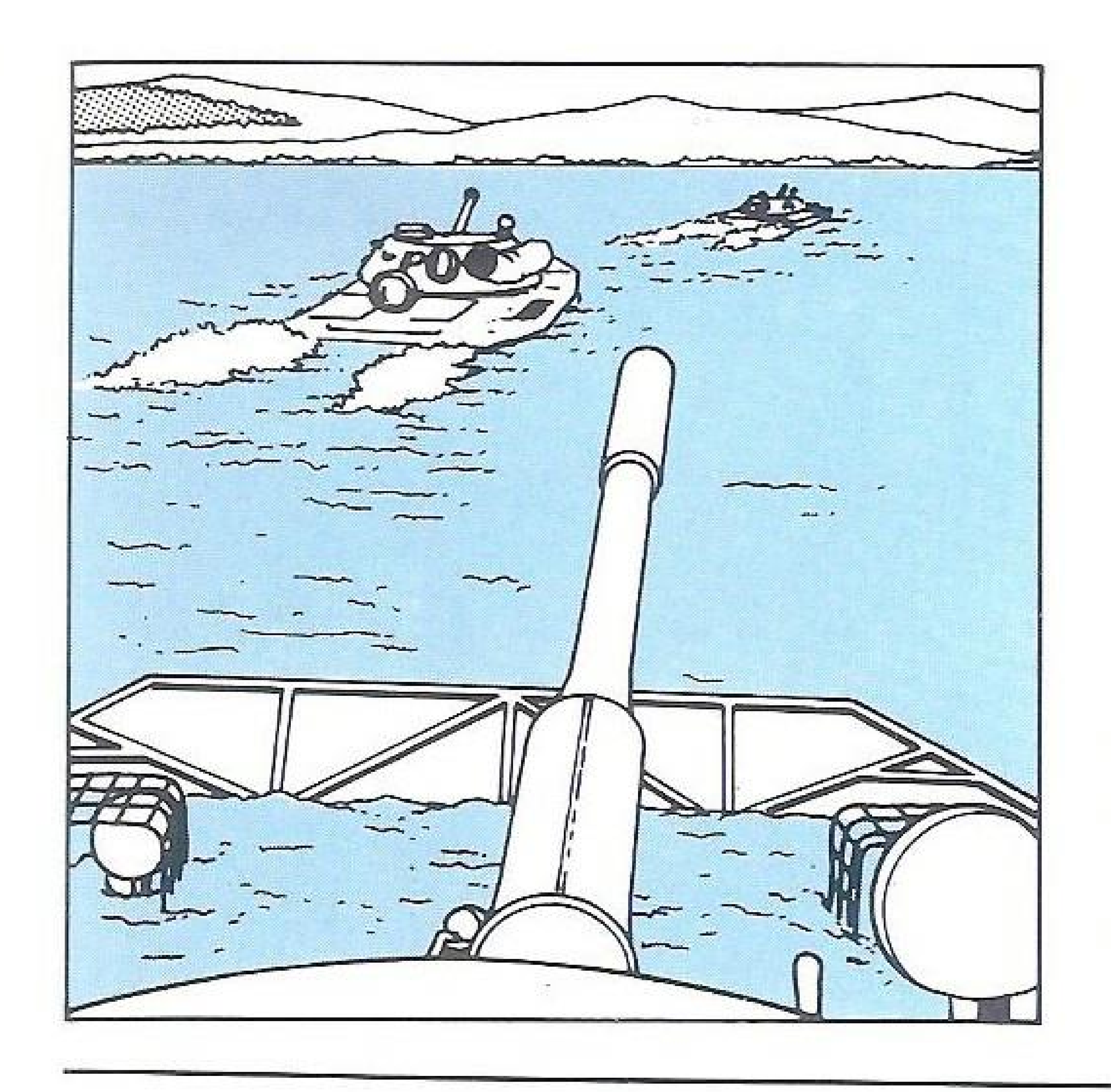
Cuando los zapadores llegan a la playa para prepararla, la unidad de reconocimiento del batallón ya está navegando en sus vehículos procedente del barco de asalto, situado a 600 m de tierra. Todos los vehículos acorazados ligeros soviéticos son anfibios, de modo que los autoametralladoras BRDM y carros ligeros PT-76 que emplea la sección de reconocimiento apenas necesitan modificación para las acciones anfibias. El fuego naval progresa tierra adentro cuando la sección de reconocimiento llega a la costa. La unidad está en contacto con el jefe del batallón, y su misión es inspeccionar el terreno e informar de cualquier posición enemiga.





Arriba: Un carro ligero PT-76 maniobra por la playa mientras otros vehículos de la sección de reconocimiento navegan hacia tierra firme.

Todos los medios acorazados ligeros soviéticos son anfibios, por lo que la Infantería Naval no necesita vehículos especiales.

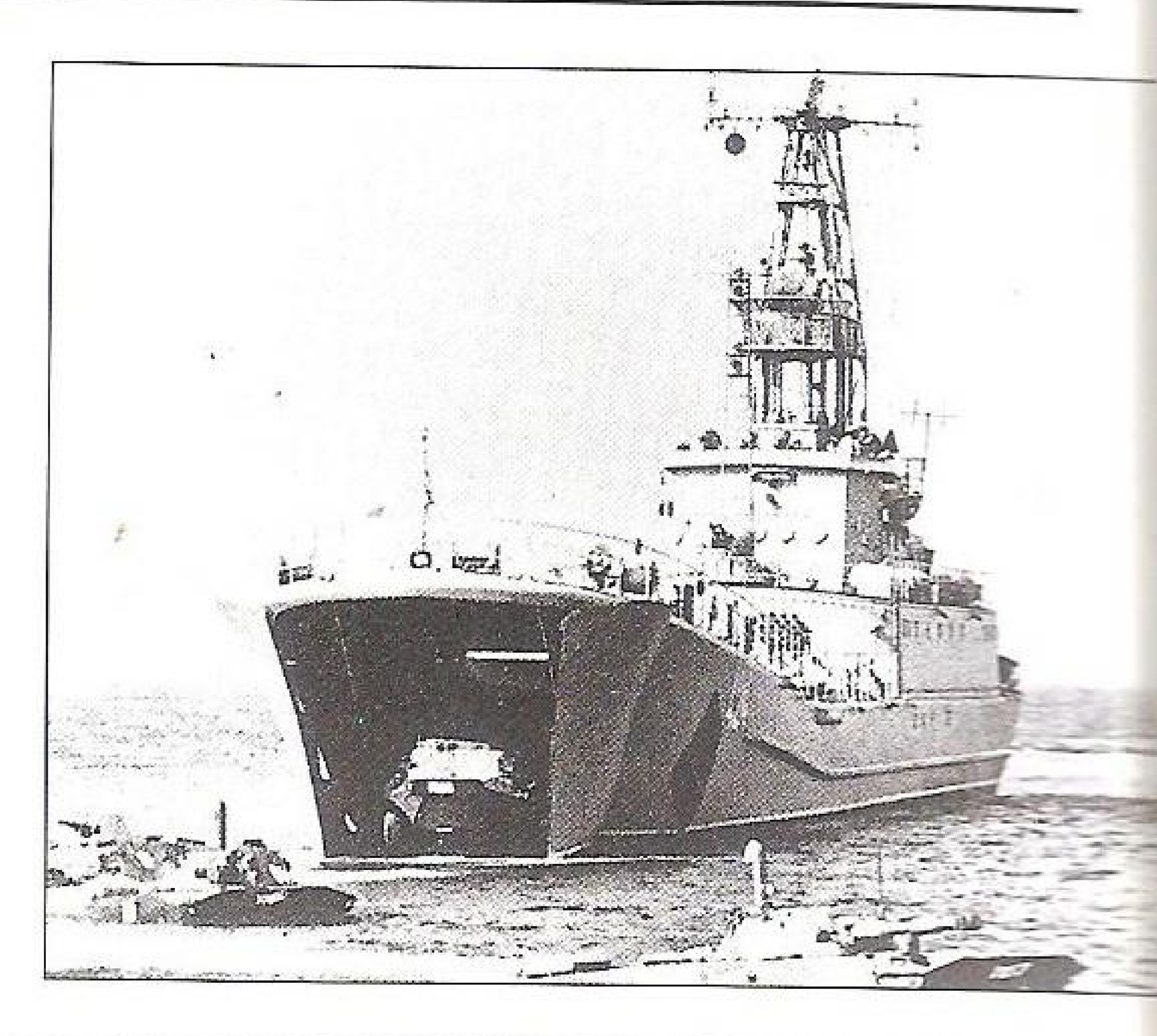


4 Asalto

Empiezan a desembarcar las primeras oleadas de asalto. Éstas pueden navegar desde los barcos de asalto, o bien pueden ser dejadas directamente en la playa por buques como los "Polnocny". En el primer caso, la oleada va encabezada por una compañía de infantería naval en VAP de ruedas BTR-70 u 80, escoltados por carros ligeros PT-76. Al tiempo que se acercan a la costa, los vehículos baten las posiciones enemigas supervivientes. Una vez en tierra, dichos vehículos avanzan a través de la cabeza de playa mientras se acerca la segunda oleada.

Izquierda: La oleada de asalto es escoltada por carros ligeros PT-76, que usarán sus cañones de 76 mm para suprimir las defensas costeras.

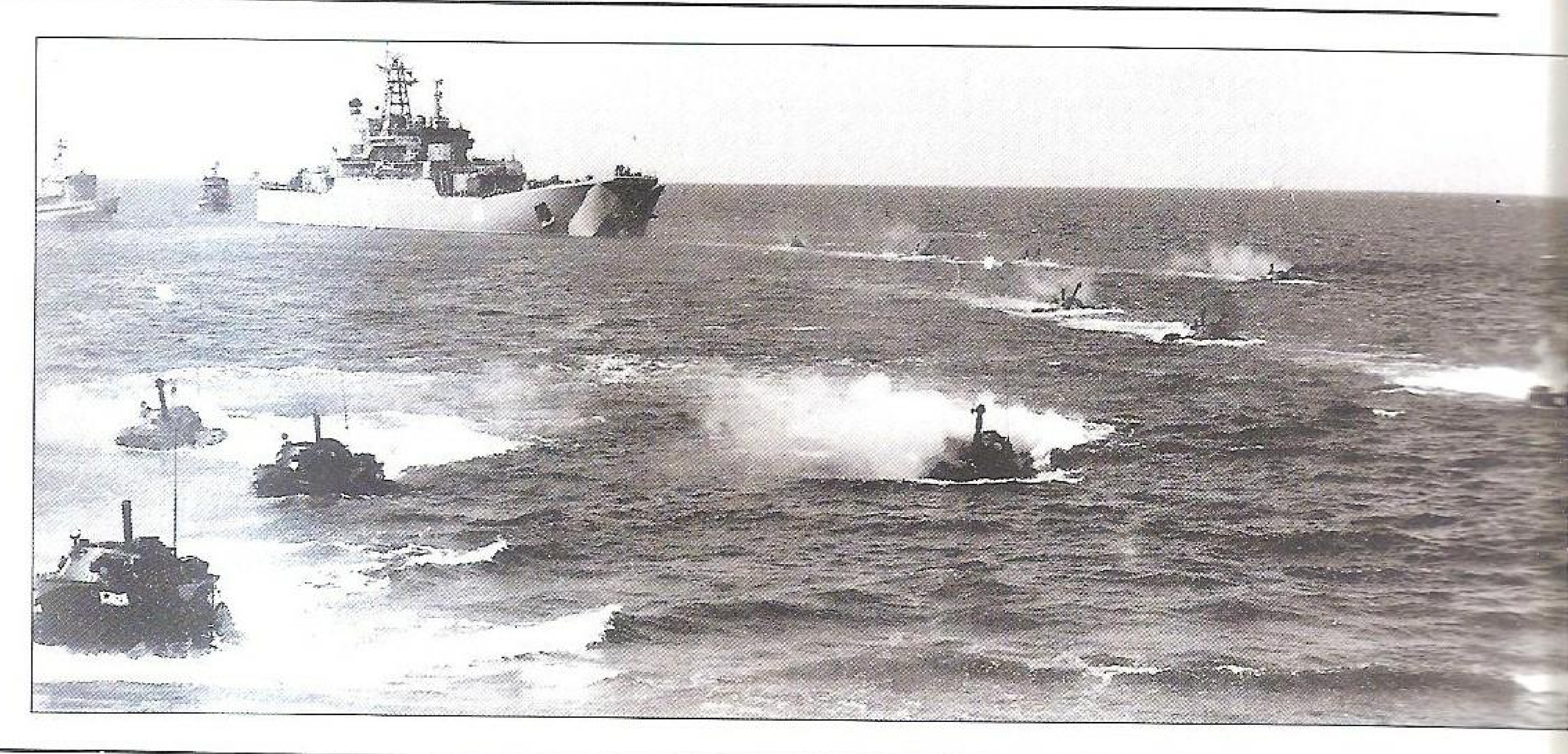
Derecha: Los buques de desembarco de la clase "Polnocny" pueden dejar sus vehículos en la misma playa o a cierta distancia de ésta.



5 Expandir la cabeza de playa

Mientras la primera oleada avanza tierra adentro, la segunda desembarca en su flanco izquierdo. Esta oleada lleva los elementos antiaéreos, contracarro y de morteros del batallón. El jefe de éste va con la oleada, así como los equipos de observadores que dirigirán el fuego naval y los ataques aéreos tácticos. La tercera oleada aterriza en el flanco derecho, y, cuando está al completo, todo el batallón avanza en línea para expandir la cabeza de playa.

Derecha: El asalto anfibio se produce por oleadas, cada una de las cuales desembarca en los flancos de la inmediata precedente. Así evitan interferirse entre sí y permiten una rápida expansión de la cabeza de playa.

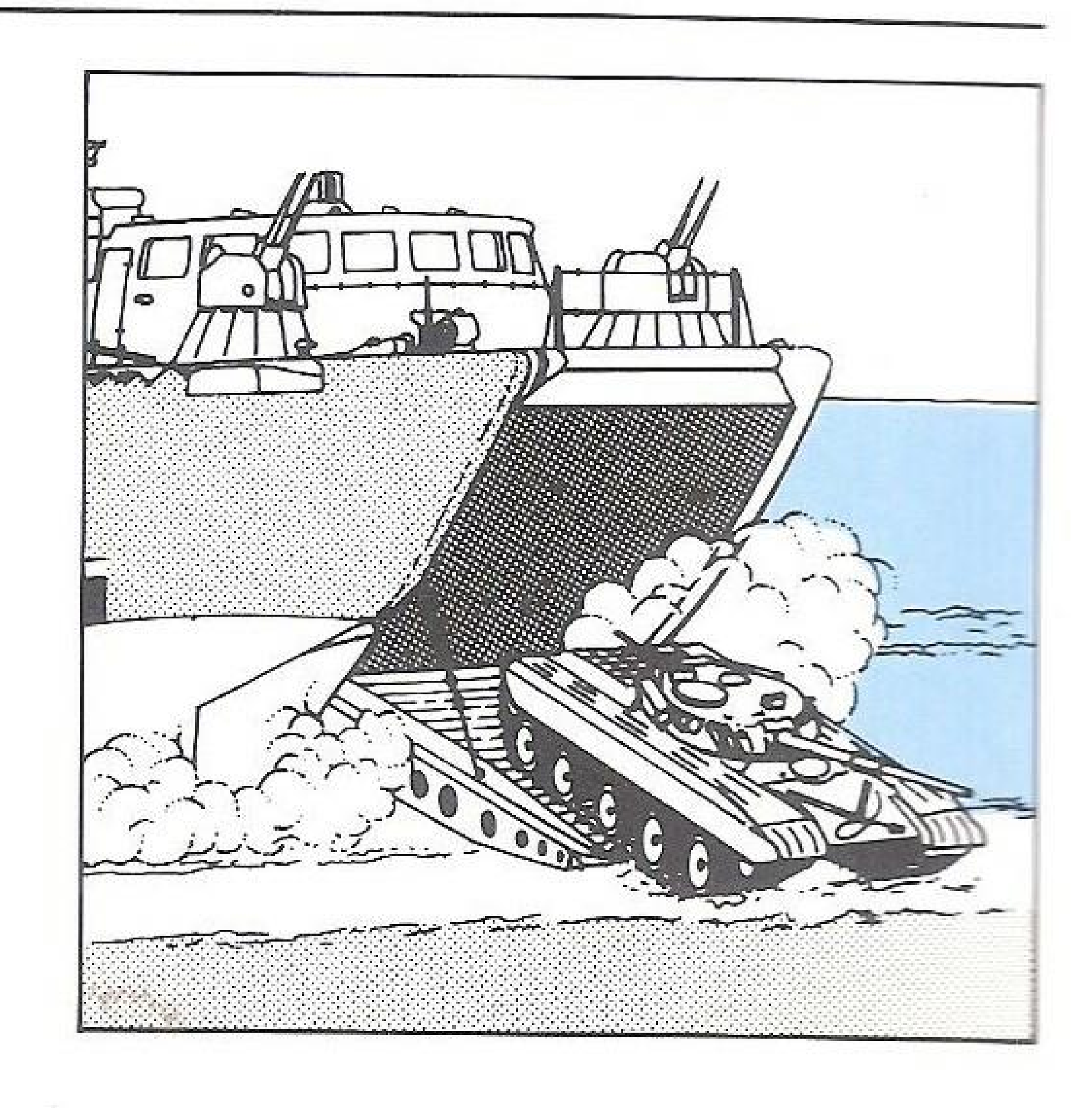


6 Explotar el desembarco

Cuando el batallón anfibio presiona para hacer contacto con la compañía aerotransportada, desembarcan las unidades de servicios para preparar las rutas de suministro y evacuación. Una vez el batallón ha salido de la playa, espera a que desembarquen las primeras unidades del Ejército con sus carros y artillería. Cuando el Ejército pasa al ataque, la compañía aerotransportada y el batallón anfibio, o lo que quede de ellos, se retiran.

Izquierda: Hay que recordar que el propósito de un desembarco no es sólo llegar a tierra, sino conservar el terreno y combatir.

Derecha: Los Infantes Navales son exploradores. Su misión es abrir camino para que lleguen a tierra las poderosas formaciones del Ejército soviético.



CABEZA DE PLAYA

¿Cómo harías el desembarco?

INFORMACIÓN

Ha estallado la guerra civil en un país de África Occidental. Trabajadores y misioneros europeos sorprendidos en áreas aisladas han sido brutalmente asesinados, y una gran fuerza rebelde avanza hacia la capital. Ante las amenazas de matar a todos los extranjeros, los residentes europeos y norteamericanos están concentrándose en el barrio diplomático de la capital. Dicha ciudad se encuentra unos kilómetros río arriba del principal puerto del país, en la desembocadura del cauce.

Tú eres el comandante de una agrupación operativa anfibia de la *US Navy*, desviada en pleno Atlántico cuando se dirigía a su zona habitual en el Mediterráneo. Ahora navegas hacia el sur a 21 nudos con la misión de rescatar dos o tres mil civiles del centro de la ciudad hostil, procurando que las bajas sean mínimas. A bordo de tus buques hay una brigada anfibia del USMC con todo su equipo. Los Cobra y Harrier te proporcionan poder aéreo integrado, pero por si necesitas mayor respaldo navega hacia el lugar, desde el otro lado del Atlántico, una agrupación aeronaval de propulsión nuclear.

1 La aproximación

Te acercas al país africano y has de planear cómo llevar a cabo el rescate. Debes:

A ¿Enviar todos tus helicópteros para sacar a los refugiados en cuanto la capital esté a distancia de vuelo?
B ¿Esperar a que llegue la agrupación aeronaval y un oficial de mayor graduación que tome la decisión?
C ¿Enviar equipos de reconocimiento que inspeccionen posibles zonas de desembarco?

RESPUESTA: Rescatar un par de miles de refugiados en el centro de una ciudad hostil es un trabajo de envergadura, superior al que pueden hacer los helicópteros de un escuadrón anfibio de la *US Navy*. Esperar la agrupación aeronaval tampoco es solución. Lo que debes hacer es desembarcar una fuerza suficiente para, de ser preciso, abrirte camino combatiendo. Pero no puedes llegar a la playa sin más. Un jefe de fuerzas anfibias necesita saber cosas como la pendiente de la playa y la consistencia de la arena, las posiciones de las defensas enemigas y los caminos que permitan salir de la cabeza de playa. Lo normal es emplear equipos de reconocimiento de seis hombres. Pueden llegar a la playa en helicóptero o submarino, o lanzarse en paracaídas. Sea cual fuere el método de inserción, estos equipos deben tener en cuenta la capacidad de detección y reacción del enemigo, las posibilidades de los buques y aviones de la agrupación anfibia, y la proximidad del objetivo a zonas de desembarco viables.

Vehículos de asalto anfibio del* US Marine Corps *tienden una cortina de humo mientras luchan contra el oleaje en su camino hacia la playa. La primera fase de un desembarco suele ser la más peligrosa.



2 El desembarco

Has recibido los informes de tus equipos de reconocimiento, que han descubierto varios kilómetros de playa desierta normalmente ocupados sólo por turistas alemanes y escandinavos. Debes:

A ¿Permanecer más allá del horizonte y utilizar los helicóptreros y aerodeslizadores para llevar rápidamente la fuerza de desembarco a la playa?
B ¿Llevar los barcos a 1 500 m de la playa y desembarcar las tropas con lanchones, helicópteros y vehículos de asalto anfibio?
C ¿Llevar los buques hasta la misma playa y descargar directamente en ella?

RESPUESTA: El modo en que lances el asalto dependerá del tipo de defensas enemigas que esperes encontrar. En una costa muy defendida, lo mejor es manetener los buques a distancia segura. Para ello, la *US Navy* tiene el LCAC, capaz de llevar tropas y equipo pesado de los barcos a la costa en minutos, incluso cuando los primeros estén a 60 km de tierra. Pero si la playa está desierta, puedes acercarte y utilizar lanchones y vehículos de asalto anfibio para poner en tierra la mayor cantidad de hombres y equipos en el menor tiempo posible. Raramente se llevan los barcos grandes al asalto, pues pueden sufrir graves daños y, además, un buque encallado no tiene espacio para maniobrar.



***Arriba:** Unos Marines observan como helicópteros CH-46 llevan refuerzos a las asediadas posiciones en el aeropuerto de Beirut. La Fuerza Multinacional de Pacificación que sirvió en Líbano en los años 80 estuvo apoyada sobre todo por fuerzas anfibias y aeronavales de la US Navy estacionadas en el Mediterráneo.*

***Abajo:** Los Marines establecen una cabeza de playa en una costa desierta. Para operar contra la infantería basta con vehículos de blindaje ligero como el AAV-7. Sin embargo, cuando se espera una resistencia más fuerte se necesita más potencia de fuego. En la foto, un carro M60 se une a un vehículo de asalto anfibio.*



3 Defender la cabeza de playa

Cuando tu primera oleada llega a la playa, recibes informes de que una columna enemiga avanza por la costa en tu dirección. Al mismo tiempo, el enemigo empieza a acercarse al barrio diplomático, que está defendido por unos 40 infantes de Marina. Debes:

A ¿Enviar una fuerza en helicóptero para ayudar a defender las legaciones mientras tus primeras tropas avanzan tierra adentro en sus vehículos de asalto y de ruedas?
B ¿Desembarcar una batería de obuses de 155 mm que ayuden a defender la cabeza de playa de la aproximación de la columna enemiga?
C ¿Atacar las formaciones enemigas desde el aire?

RESPUESTA: Una agrupación anfibia es una formación muy flexible. Todas las misiones de tus fuerzas son importantes, de modo que debes emprenderlas a la vez. Puedes usar helicópteros CH-53 para llevar una batería de obuses M198 a la cabeza de playa. Tus AV-8B Harrier están preparados para detener la columna enemiga que avanza por carretera, mientras que los helicópteros cañoneros AH-1S Cobra pueden escoltar a los CH-46 Sea Knight que lleven una compañía de *Marines* a reforzar las defensas de las embajadas. Los helicópteros son más capaces de hacer el fuego de precisión necesario cuando se opera sobre ciudades. Además, la agrupación aeronaval estará pronto a distancia de ataque, y cualquier amenaza posterior contra la fuerza de desembarco tendrá que vérselas con los aviones del ala aérea embarcada.

